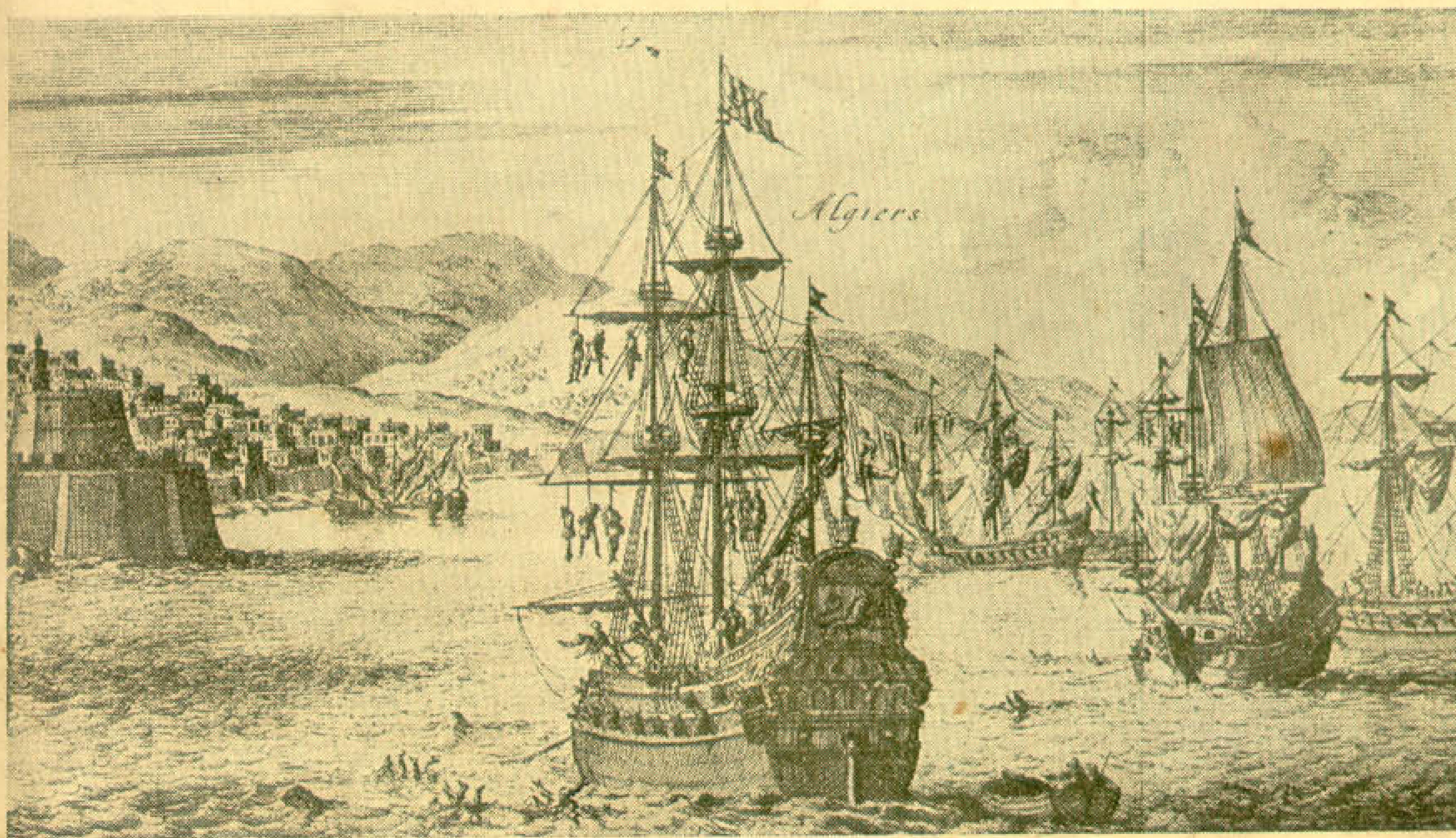
ROMANIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ



REVISTA **LIGEI NAVALE ROMÂNE** PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ȘI APARAREA INTERESELOR PE APA

Anul I, No. 5 **Martie 1932**

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine, navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice



Pirații, spânzurați la catarge, erau purtați la vedere prin porturi

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

(M. COGĂLNICEANU)

CUPRINSUL:

Directorul revistei: Comandor EUGEN BOTEZ (Jean Bart)
Redactorul „ Comandor A. NEGULESCU (Moş Delamare)
Secretarul „ Cpt. ŞTIUBEI D.
Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . . Lei 800
Pentru şcoli, căzărmi . . . . „ 400
Pentru particulari . . . . „ 300
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării . . . . „ 150

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc de drept revista, în comptul cotizaţiei anuale de 280 lei.

La cel puţin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)
Telefon 367/98
BUCUREŞTI

OFICIUL NAUTIC ROMÂN



Telegrame:
NAUTICUS
București

C. ȘTEFANESCU
STRADA JULES MICHELET, 15 — Tel. 2-1662

MATERIALE, INSTRUMENTE ȘI PUBLICAȚIUNI NAUTICE



LOTERIA DE STAT
PRIVILEGIATA PE CLASE

Veți câștiga încercându-vă norocul la colectura „Hermes"

BUCUREȘTI, — CALEA VICTORIEI, 60 (fost Luvru)

CÂȘTIGUL PRINCIPAL EV. IN NUMERAR

LEI 10.000.000

40.000 câștiguri în suma totală de Lei 240.320.000

MIZA PENTRU FIECARE CLASĂ ESTE:	pentru	o optime	un sfert	o jumătate	un loz
	de Lei	125.—	250.—	500.—	1000.—

Tragerea clasei I-a la 23 și 24 APRILIE

Inscrierile se primesc de pe acum **Comenzile din pro vincie** vor fi însoțite de costul lor prin mandat poștal la adresa de mai sus

I. ROTHMANN & Co.

SOCIETATE ÎN COMANDITĂ

MAGAZIN DE **FERĂRIE, MAŞINI VOPSELE şi ARTICOLE TECHNICE**

MARE DEPOZIT ŞI FURNIZOR DE TOT FELUL DE MATERIALE NAVALE

EN-GROS EN-DETAIL

TELEFON 65/5 — ADRESA TELEGRAFICĂ: „ROCO"

GALAŢI — STRADA PORTULUI No. 41 — GALAŢI

SOCIETATE ANONINA ROMANA

DE

Navigaţiune pe Dunăre

S. R. D.

Sediul: Bucureşti, Str. General Berthelot, 15

TELEFON: 3198 şi 4940

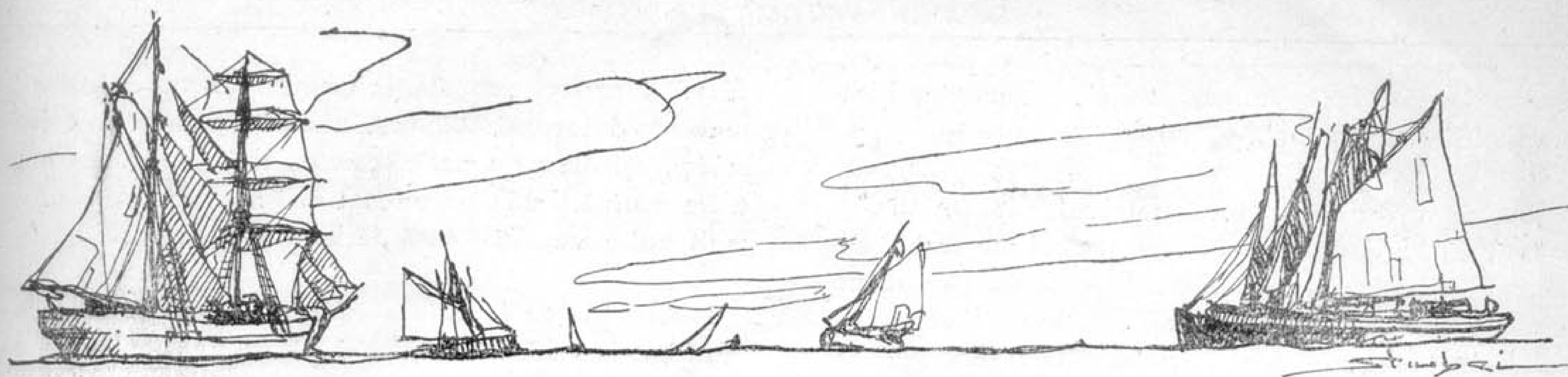
Direcţiunea: Brăila, Strada Danubiului, 17

TELEFON: 31/2

Agenţii în toate porturile

Societatea dispune de un parc de 100.000 tone, şlepuri, tancuri, afară de un număr important de elevatoare, remorchere şi vase de pasageri.

Se angajează cu orice fel de transporturi inclusiv petrol şi derivate pe Dunăre până la Regensburg şi pe mare până la Constantinopole. Societatea face curse regulate de pasageri şi mărfuri de mare viteză pe Dunăre, între Brăila, Galaţi, eni, isaccaa, Tulcea, Ismail, Kilia şi Vâlcov, cu următorul itinerar:) Galaţi pleacă în toate zilele (afară de Duminică) la orele 19½, sosirea la Vâlcov la orele 9 dimineaţa. Vâlcov plecarea in toate zilele (afară de Luni la orele 1½ şi sosirea la Galaţi la orele 4½ dimineaţa.



Intre Şangai şi Geneva

O singură importanţă directă au pentru noi sângeroasele evenimente care se desfăşoară în Extremul Orient. Ele ţin atente Rusia Sovietică, distrăgând-o puţin dela presiunea tenace ce o exercită asupra noastră. Atât timp cât orizontul galben e plin de nori, Colosul Roşu nu se poate hazarda într'o acţiune europeană. Aşa că dintr'un anumit punct de vedere este de dorit ca acei nori să dureze cât mai mult, căci descărcările lor uşurează tensiunea noastră, ridicată la un potenţial destul de înalt. Inseninarea zărei galbene înseamnă întunecarea orizontului european de către imperialismul sovietic.

*

De acolo, din depărtarea Extremului Orient, se ridică însă pentru noi o sumă de învăţăminte pe care nu trebue să le neglijăm.

Japonia se bate în Manciuria, se bate la Şangai, se bate deci pe pământul chinezesc. Cu toate acestea, Japonia duce un război „de apărare". Aşa o declară ea şi aşa admit toţi marii potentaţi de la Liga Naţiunilor care într'un caz similar, acţionat de un mic stătişor, l-ar fi şters de pe faţa pământului. Japonia nu este „stat agresor" nici după sibilicile articole ale Pactului Naţiunilor şi nici după scurtul şi categoricul „pact Briand-Kelog" şi aceasta, cu toate protestările şi lamentaţiile delegatului chinez. Iată dar că Japonia e silită să ducă un război „defensiv" pe pământul chinezesc.

*

Pe când la Şangai bubue tunurile, la Geneva bubue discursurile pacifice. Se pare însă că tunurile de la Şangai sunt mai tari decât vorbele de la Geneva, căci cu toată distanţa de mii de mile, Şangaiul acopere Geneva. Intre simpli particulari ar fi fost o simplă chestie de obraz ca să spui cuvinte dulci şi să îmbrăţişezi numai cu o mână, pe când cu cealaltă să strângi de gât pe vecin. Dar cu noua politică a „cărţilor pe faţă", între statele care conduc destinul omenirei pe calea pacei, lucrul e foarte posibil, căci nici odată învăţămintele lui Crist n'au pătruns mai bine în politica mondială: „Să nu ştie stânga ce face dreapta".

Bubuitul tunurilor de la Şangai nu este decât leitmotivul pe care se brodează ideia pacei de la Geneva. Discursurile vor fi astfel mai bine înţelese.

Japonia se bate la Şangai contra Chinei. Ea se bate însă contra voinţei tuturor marilor puteri şi în special contra voinţei Americei. Nici pentru Anglia chestiunea nu este mai simpatică, pentrucă Şangai e prea aproape de Singapour. Mai trebue amintită şi fobia de culoare a Australienilor. Spun ziarele engleze însă că nici odată



La Şangai

Japonia nu va fi silită prin forţă ca să oprească acţiunea ei de expansiune ci numai prin obligaţia morală a respectărei tratatelor.

Mai spun ziarele engleze că aplicarea blocusului comercial „pacific", prevăzut de Pactul Naţiunilor, pentru a constrânge Japonia să dea înapoi de la Şangai, este o

idee nefericită căci se întreabă ziarele : „cum vom bloca propriul nostru capital" ?

*

Japonia a semnat toate tratatele de „umanizare" a războiului. La Şangai ea se bate ducând un război „de apărare" a intereselor ei. Dacă Japonia nu câştigă noi terenuri, este ameninţată să se asfixieze. Este deci o necesitate imperioasă care a împins-o la război. Nu este atunci acesta un război de apărare ? Japonezii nu au dreptul să trăiască omeneşte pe acest pământ care e al tuturor oamenilor? Tocmai acest drept cer să şi-l câştige ei cu armele în mână. Mai ştim noi ce este un război „de agresiune" şi ce este un război „de apărare" ?

La Şangai Japonia se bate pentru pământ. Ea are nevoe de pământ chinezesc dar fără Chinezi, căci n'ar mai avea loc Japonezii. La Ceampei Japonia a demonstrat acest lucru. Ea s'a bătut cu Chinezii, indiferent de vârstă şi de sex. Curăţind Ceampeiul de ruinele încă fumegânde, a doua zi după victorie, Japonia a avut pământ pentru Japonezi.

Am uitat însă să spunem că între Japonia şi China nu este încă război. Ele se bat dar războiul încă nu a fost declarat. Statul care declară război este un stat „agresiv", aşa-l defineşte Pactul Naţiunilor. Pactul Naţiunilor a fost respectat.

Japonezii şi Chinezii se bat la Şangai fără a avea război între ei. Ei se bat în casa Chinezilor. Ca suprafaţă China e mult mai mare decât Japonia, de aproape cincisprezece ori ; iar ca populaţie, de aproape cinci ori. Ca bogăţie de sigur China e mai bogată de cât Japonia. Chinezii nu ştiu cum să scape de Japonezi. Explicaţia nu e grea. Japonia e un stat conştient, China nu. Japonia e organizată, China e desorganizată. Japonezii sunt în treburile publice de o rigidă corectitudine. China e plină de bandiţi, o ţară în anarhie. Japonia are o armată bine organizată şi perfect echipată, la Chinezi armata e desconsiderată şi dezorganizată, între militari şi bandiţi nu e deosebire. Japonia are o marină care e a treia din lume, China n'are marină. Iată cum un stat mai mic bate pe unul cu mult mai mare, chiar fără declaraţie de război.

*

Lumea ştie că Japonia a cucerit Manciuria, că Japonezii bat pe Chinezi la Şangai. Dar lumea ignorează că fără marina japoneză acest lucru nu ar fi fost posibil.

Când la 1895 Japonia a distrus marina chineză, şi-a asigurat supremaţia în Extremul Orient şi coastele Chinei erau deschise ori cărei expansiuni japoneze. Un moment această supremaţie a fost ameninţată de flota rusă dar la Ţuşima, marina japoneză a înmormântat şi acest pericol. Drumul Japoniei a rămas din nou deschis.

In recentele evenimente „eroi anonimi" şi-au făcut din nou datoria. Lumea vorbeşte de eroismul soldatului japonez, în Manciuria şi la Şangai, dar fără marină nici un soldat japonez nu ar fi putut părăsi Japonia. Marina de comerţ japoneză a cărat diviziile japoneze pentru Manciuria, iar Marina de război a asigurat această transportare de forţe.

La Şangai, rolul marinei a fost şi mai hotărâtor. Armata japoneză nu numai că a debarcat sub protecţia tunurilor navelor de război, dar şi curăţirea terenului de trupele chineze s'a făcut tot cu concursul acestei artilerii. De unde nu mai bat tunurile navelor de război, armata japoneză numai înaintează pentru moment. „Eroi anonimi" constituesc partea hotărâtoare.

La Şangai se petrec evenimente pline de învăţăminte pentru noi. Să fim foarte atenţi în faţa realităţilor.

E mai interesant la Şangai decât la Geneva.

La Şangai sunt fapte.

La Geneva sunt vorbe.

Locot. C-dor I. BĂLAN.



La Geneva.

Criza mondială în navigaţia maritimă

In timpul războiului mondial submarinele, — piraţii mărilor — au înecat atâtea vase comerciale în cât, după incheerea păcei, toate ţările maritime s'au grăbit să construiască vase noui pentru a înlocui pe cele pierdute.

De sigur, s'au construit prea multe. Dela 1914 la 1931 tonajul marinei comerciale din toată lumea a crescut cu aproape 50 la sută.

Progresul technic realizat la nouile construcţii face ca la acelaş tonaj să avem azi o mai mare capacitate de transport ca în trecut.

Staţionarea în porturi a fost scurtată prin îmbunătăţirea căilor de acces şi perfecţia manipulărei mărfurilor.

De fapt capacitatea transporturilor maritime dela 1914 până azi s'a dublat.

Traficul maritim mondial scade.

Navlurile sunt în scădere.

Câteva indicii :

Cantitatea de mărfuri trecând prin canalul de Suez în 1929 era de 34 milioane tone, în 1930 abea 28 milioane tone.

Traficul total a celor 3 mari porturi : Anvers, Roterdam şi Hamburg a suferit o regresie de 9 milioane tone.

Iată cum a mers şi progresul tonajului mondial :

1897—18,6 (în milioane de tone)
1914—45,4 „ „ „ „
1931—68,7 „ „ „ „

Tonajul a crescut şi marfa de transport a scăzut.

*

Cumplita criză economică prin care trece omenirea se intinde peste ţări şi mări. Paralizia cuprinde şi cele mai vii organisme mondiale. Marile porturi, în care pulsa cea mai bogată viaţă, cad pe rând în letargie.

Apa, altădată răscolită de aripile helicelor, tăiată de urmele vapoarelor şi remorcherelor, azi e adormită în-tr'un calm de moarte. Nici o mişcare, nici un sgomot. Traficul maritim scade zilnic. Marile porturi europene prezintă un aspect dezolant.

Dealungul cheurilor goale, nesfârşite şiruri de vapoare inmobile, foarte înalte, pentru că sunt goale, mute, părăsite, fără lumini — un cimitir de vase-fantome. Imense capitaluri imobilizate.

Pustiu pe coverte, cabinele şi hambarele goale aşteaptă pasageri şi marfă cari nu mai vin.

După statisticele recente 750 de vase engleze dorm ancorate prin porturi. Numai Anglia are aproape patru milioane tonaje inmobilizate în porturile sale, afară de vasele rămase goale prin diferite porturi străine.

In portul Anvers 86 de vapoare stau desarmate.

In Hamburg se găseşte desarmat un tonaj de jumătate milion. Societăţile germane de navigaţie au cerut guvernului măsuri speciale pentru a putea face faţă la concurenţa internaţională. Ele stăruesc pentru reducerea taxelor fiscale, şi a salariilor, precum şi pentru abrogarea legei de interzicere a vânzării vaselor germane în străinătate.

Ca să poată rezista, societăţile de navigaţie se unesc între ele.

Nord Loydul German s'a unit cu Hamburg-American.

In Italia fuzionează Navigazione Generale Italiana cu Loyd Sabaudo şi Cosulich. Marina Italiană are 800.000 tone de vase dezarmate.

Foaia engleză *The Sphere* publică un interesant studiu asupra şomajului vapoarelor, prezentând un aspect al crizei necunoscut până acum.

O coloană de cifre indicând gravitatea şomajului rămâne totuş un lucru rece şi abstract, vederea însă a pădurilor de catarge, a nenumăratelor corpuri flotante, aliniate în porturi, goale şi inerte, este un spectacol de o tragică realitate.



Portul doarme plin de vase mute, părăsite...

Materialul a rămas mort, neutilizat. Ce se face cu personalul ?

Pe vasele goale n'au rămas de cât foarte puţini marinari de gardă.

Dar ce au devenit ceilalţi, toţi marinarii şi ofiţerii întrebuinţaţi în industria transporturilor maritime ?

Au rămas pe uscat.

Prea puţini şi-au putut găsi de lucru. Cei mai mulţi se găsesc într'o situaţie de plâns.

Oameni cari au îmbătrânit vagabondând pe ape, în luptă cu valurile mărei, astăzi bat străzile oraşelor ca vânzători de ziare. Unii mai norocoşi au intrat chelneri, alţii pe la tramvae şi căi ferate.

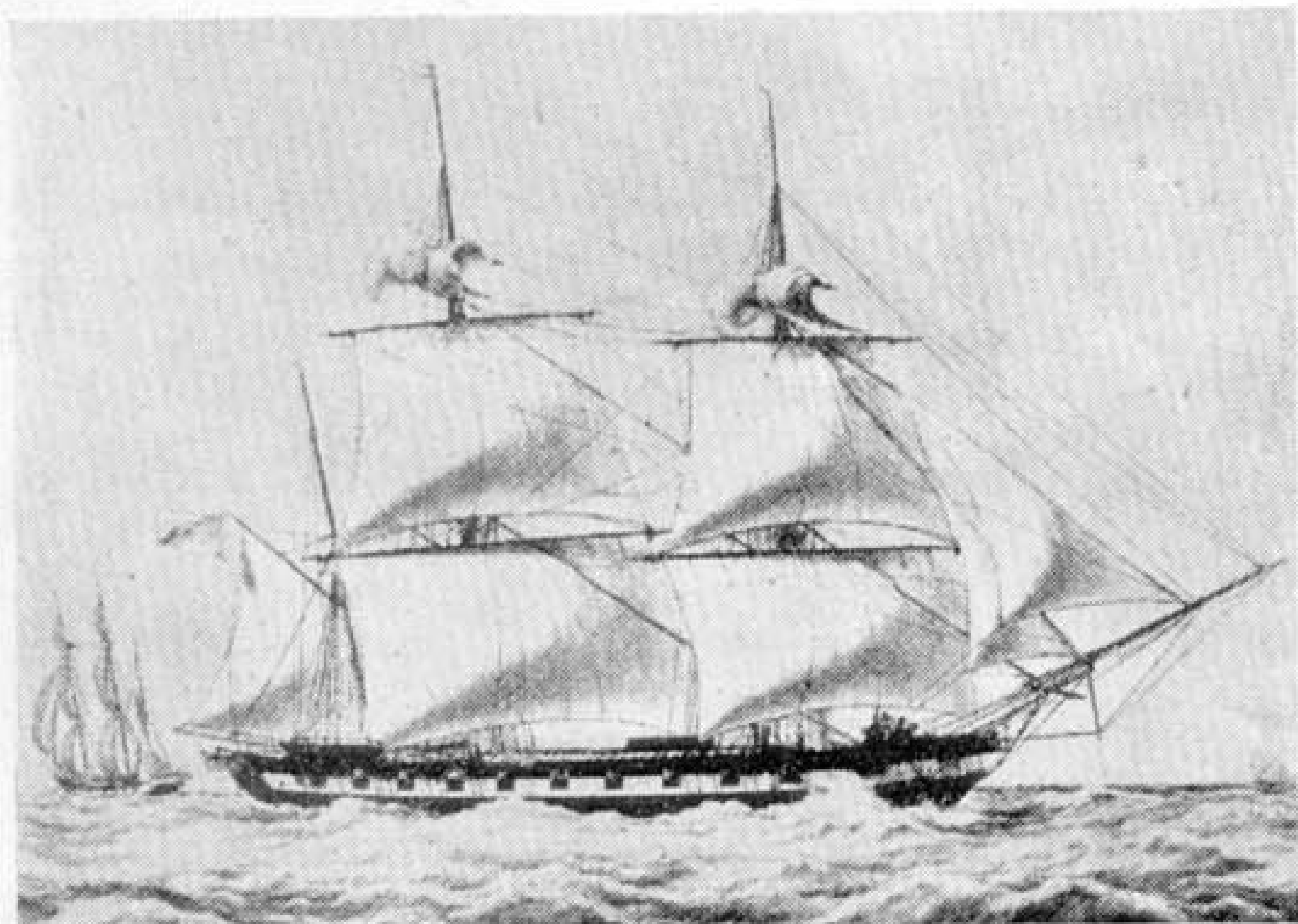
In Anglia 45.000 de marinari primesc ajutoare din „*Fondul naţional de asigurări*". Aproape o mie de ofiţeri din marina comercială nu primesc nimic dela stat. Oameni culţi, brevetaţi, decoraţi în războiu, sunt mulţumiţi să fie îmbarcaţi ca simpli marinari sau fochişti. S'au armat câteva vapoare cu echipaje complect formate din ofiţeri di-

Marea și Dreptul Maritim

Am arătat influența Mărei asupra conceptului juridic terestru transplantat domeniului maritim, și cum prin practica navigației comerciale, Fenicienii au ajuns să pună bazele Dreptului Internațional Maritim.

Comercianți prin instinct și practici prin fire, Fenecienii au simplificat formalismul juridic care îngreuia transacțiunile comerciale, și prin asistența juridică pusă la îndemâna comptuarelor semănate prin porturile și insulele Mediteranei, au creiat ceeace lumea modernă cunoaște astăzi prin Dreptul Internațional public, instituțiunea *consulatelor*.

Grecii, — a căror patrie a fost Mediterana — ne-au transmis asemenea obiceiuri juridice de drept maritim, din care se poate deduce influența Mărei și tendința de unificare asupra conceptelor juridice împrumutate dela uscat.



Navă de corsari.

Romanii ne-au transmis numeroase forme și obiceiuri juridice cari ar putea constitui un adevărat *corpus juris maritimi* și care reglează drepturile dintre armator și patron. Codul Theodosian cuprinde norme relative naufragiului, suveranității litoralului, clauze de garanție accesorie în contractul de transport, etc.

Evul mediu a imprimat regulelor de drept maritim concepțiunea corespunzătoare stărei sale sociale. Sub influența Mărei unele dintre acestea s'au adaptat imediat, altele s'au pierdut ca ne fiind accesibile uzurilor vieței maritime.

In lupta cu riscurile Mărei, conceptul omenesc continuă și astăzi ca și în trecut să se adapteze nevoilor practice și utilitariste pe care domeniul maritim le pune la îndemâna omului.

Astfel a apărut rând pe rând noțiunea contractului de comandă și asigurările care reglează operațiunile comerciale pe mare.

Căpitanul navei nu este numai un reprezentant al armatorului. El devine stăpânul navei în timpul călătoriei acesteia. Are drepturi arbitrarii, trage la răspundere pe subordonații săi.

Munca devenind liberă, apare dreptul de asociațiune. Negustorii pot însoți marfa pe nave. Apar apoi asigurările mutuale, stipulațiunile pentru profit și pierdere. Toți părtașii unei întreprinderi comerciale maritime : proprietar, armator, comandant, echipagiu și terțe persoane, se angajează în contractul de afretare al navei.

Este un avans față de situația similară care reglează raporturile comerciale pe uscat.

Nava călătorind pe Mare își dublează personalitatea sa. Pe lângă un mijloc de transport și un mobil, devine un fel de prelungire a locului natal, un organism îmbrăcat în formele dreptului civil și comercial care duce pe Mare, obiceiurile juridice împrumutate dela instituțiunile patriei sale.

Nava este apărată acum de stat și legile sale naționale. In aplicarea lor, aceste legi se acordă cu ale altor state și tind spre o reglementare internațională.

Insă-și nesiguranța datorită atacului piraților și Sarasinilor se cristalizează sub forma conceptului juridic adaptabil acestor împrejurări. Orice alte accidente întâmplate navelor sunt încadrate în sistemul avariilor comune.

Consecințele creerei dreptului maritim a dus la înființarea jurisdicțiunilor speciale, tribunalele maritime cari judecă infracțiunile, delictele maritime și fixează contribuțiunile ce datoresc toți cei interesați sau din cauza cărora s'au produs accidentele navelor. Astfel faimoasele roluri ale Oleronului stabileau principiul echitabil prin care se evaluiază valoarea lucrurilor pierdute și contribuia părților.

Adaptarea concepțiilor juridice dela uscat la Mare n'a fost ușoară. Existau deosebiri fundamentale între concepțiile juridice ale republicelor mediteranene și ale statelor continentale.

Funcțiunile universale sintetice ale Mărei a reușit să modeleze această divergență și adaptare a diverselor concepte a căror imediată și binefăcătoare consecință a fost legiferarea de mai târziu a libertăței mărilor și distrugerea pirateriei.

---

plomați. Pe vasele dezarmate sunt ofițeri cari au rămas simpli gardieni.

Marinarii de rasă, răsfățații copii ai Marii Britanii, suveranii oceanelor, așteaptă resemnați evenimentele cari trebue să scoată iarăși vasele în larg.

„Noi avem în sânge sarea mărei, zic Englezii, și cele mai cumplite dezastre nu pot să ne îndepărteze de apă. Așteptăm o *maree* favorabilă ca să ne vină rândul... navele și oamenii noștri vor fi gata".

Jean Bart

Dar unificarea n'a fost posibilă decât atunci când statele şi-au schimbat mentalitatea asupra stăpânirei mărei. De unde a venit această mentalitate şi haos care a stăpânit veacuri relaţiunile comerciale pe Mare ?

Chiar dela origina navigaţiunei comerciale care a fost cel mai rapid instrument de îmbogăţire şi sursă de competiţiuni între popoare !

Cu drept cuvânt s'a spus ,,Des que l'homme parut sur la mer, il y porta ses passions en même temps que ses nobles instincts".

Este secretul pentru care alături de negoţul maritim a înflorit pirateria. Mediterana, ,acest leagăn al civilizaţiei antice, a fost câmpul de experienţe al bătăliilor navale, brigandajelor, comerţului cu sclavi şi pirateriilor alături de comerţul onest care a făcut fala Tyrului, Sidonului, Atenei, Cartaginei, Syracuzei, Romei, Veneţiei, Genovei, Piza, etc.

Această divergenţă de mentalitate a provocat conceptul juridic anti-internaţional asupra folosinţei Mărei.

Vechiul drept maritim roman considerase folosinţa mărilor liberă tuturor popoarelor întocmai ca apele curgătoare şi ca aerul necesar respiraţiei. Secretul acestei grandioase concepţiuni juridice stă în înţelegerea funcţiunilor economice ale Mărei, prin intermediul căreia flotele comerciale transportau în linişte bogăţiile lumei, cari întreţineau viaţa şi luxul legendar al celor 1.500.000 locuitori ai Romei.

Consecinţele economice ale supremaţiei maritime romane pentru lumea veche au fost extraordinare.

Prin prizma Mărei şi influenţei sale civilizatoare se poate studia cauza transformărei sociale şi motivele pentru care Roma a cucerit Italia, Spania, Africa şi Britania.

Creiarea corporaţiunilor şi breslelor, a marilor pieţe interne cari pulsau traficul enorm al bogăţiilor indigene către marile porturi, precum şi organizarea impozitelor vamale, şi a comptuarelor maritime, se datoresc în mare parte comerţului maritim asigurat de o înaltă concepţie juridică ; autoritatea, sancţiunea şi libertatea mărilor pentru comerţul maritim.

Romanii au dus răsboiul de exterminare contra pirateriei pe care au considerat-o ca un act ostil umanităţei.

Căderea imperiului a provocat anarhia în idei şi decadenţa spiritului şi mentalităţei de autoritate şi ordine, cari s'au resfrânt şi în domeniul internaţional maritim. Dreptul a fost înfrânt. Separatismul, feudalismul şi anarhia Evului Mediu a renăscut pirateria, pătând opera colectivităţei umane.

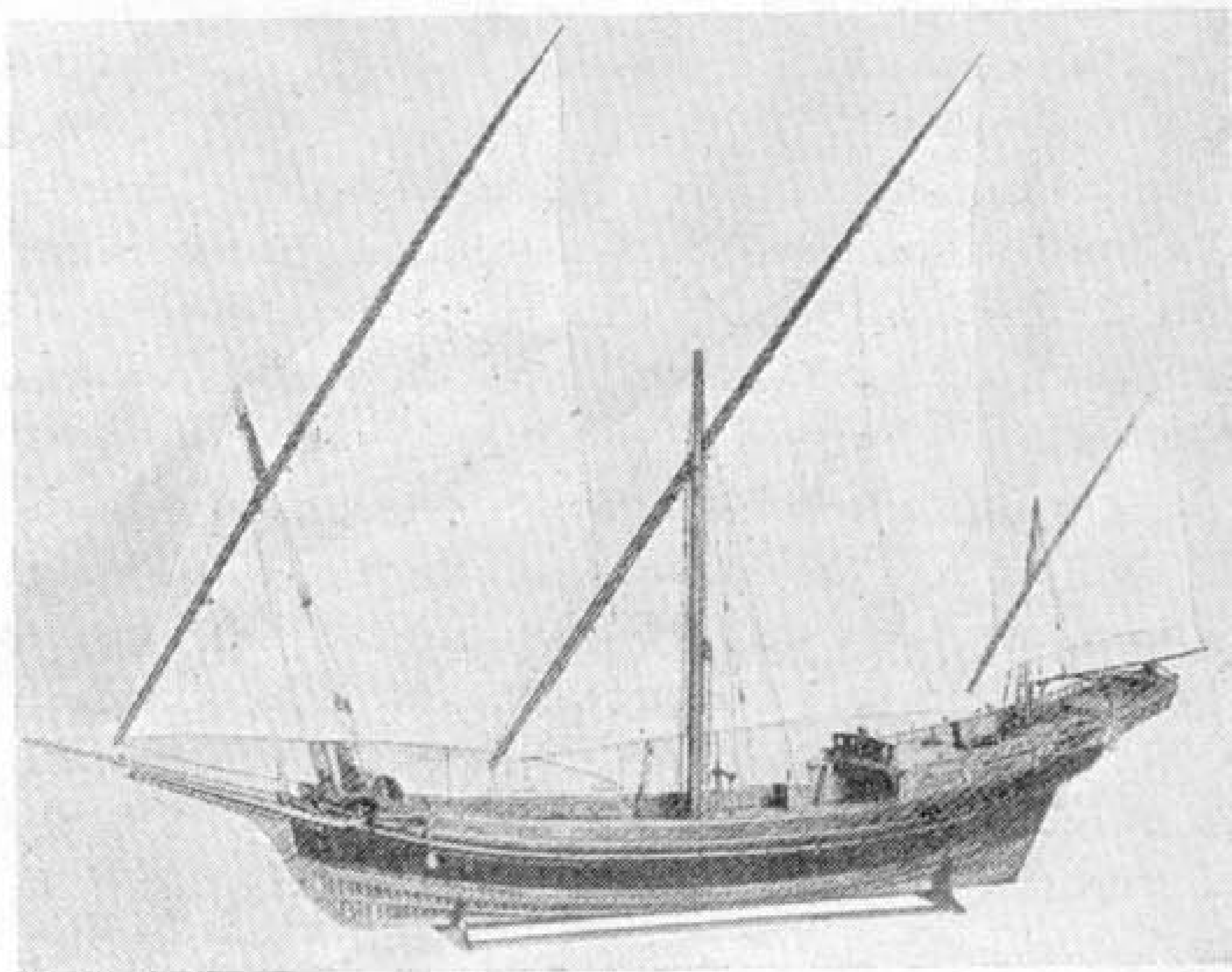
Pentru a II-a oară în istoria politică a lumei, Marea a resuscitat starea de drept pe care evoluţia civilizaţiei o stricase în domeniul faptelor.

Evul mediu nu concepea Marea liberă. Au trebuit numeroase răsboae şi catastrofe politice-sociale pentru ca renaşterea care mijea la porţile unei noi civilizaţii să silească cetăţile maritime ale Mediteranei pentru organizarea institutelor capabile să suprime pirateria şi negoţul sclavilor. Sub influenţa nevoiei transacţiunilor maritime libere şi paşnice, societatea Evului mediu a trebuit să revie la conceptul juridic roman pentru represiunea pirateriei.

Au rămas celebre *officium robarie* — biroul pirateriei — unde se denunţau piraţii şi *Salvatera*, de unde se ridicau premiile şi garanţiile pentru cei ce denunţau pe piraţi şi traficanţii comerţului ilicit.

Incepând cu secolul XIII se organizează *corsarii* autorizaţi.

Cursa a fost o etapă oportună şi justificată în calea conceptului juridic al libertăţei Mărilor. Ea reflecta structura socială a timpului său. Dacă ar fi să se repete istoria maritimă a lumei şi în locul înţelegerei internaţionale de astăzi, legiferate în texte şi convenţiunile respective uzului Mărei, s'ar reveni la mentalitatea şi haosul din trecut, s'ar începe tot cu corsarii autorizaţi ai Evului Mediu, ,pentru a se ajunge la unificarea concepţiilor şi topirea competiţiunilor ce despart popoarele asupra chestiunei suveranităţei mărei.



Navă de piraţi.

In ce priveşte dreptul maritim în timp de războiu, evoluţia unificărei conceptelor juridice s'a făcut şi mai greu.

Adaptarea la realităţile şi comandamentele Mărei rămân identice. Cauza stă în însă-şi influenţa Mărei.

Una e geografia politică a Mărei în timp de pace, alta este în timp de războiu.

Aceasta din urmă comandă un realism special în care elementul naval — materia primă — şi comunicaţiile sigure pentru aprovizionarea naţiunilor în răsboiu pun faţă în faţă forţele beligeranţilor cari îşi dispută pe viaţă şi pe moarte libertatea mărei.

Negaţiunea liberei folosinţe a mărilor devine o axiomă pentru beligeranţi.

Iată dece încă din antichitate conceptul juridic al libertăţei mărilor în timp de răsboiu a rămas o chestiune de

aplicaţie a dreptului şi o adaptare la împrejurările şi realităţile politice.

Astfel Romanii considerau în drept folosinţa mărei, liberă tuturora, pentru că în fapt, flotele lor stăpâneau marea şi comerţul maritim în timpurile de criză se făceau sub cutele acvilei romane. Tot aşa în evul mediu, cetăţile mediterane deşi au reuşit să se pună de acord asupra represiunei pirateriei, au continuat să aibă o atitudine violentă în ce priveşte folosinţa mărei în timp de răsboiu.

Chiar în timp de pace, Veneţia, Genova, Aragonul, Catalonia, Olanda, Danemarca, cetăţile hanseatice, apoi Franţa, Spania, Portugalia şi Anglia, exercitau în apele lor maritime, un drept de poliţie şi tribut special, care deriva din forţă şi conceptul juridic greşit asupra suveranităţei Mărei.

Multă vreme Veneţia a recoltat în profitul său faimosul tribut asupra comerţului maritim în Adriatica.

Genua considera marea largă domeniul său propriu şi forţa statele maritime să exercite numai navigaţia locală sau micul cabotaj.

Odată cu manifestaţiunile renaşterei în toate domeniile disciplinelor umaniste, apar comentatorii ştiinţei juridice, care începând din sec. XIV susţin că Marea şi ţărmurile sale sunt comune folosinţei libere în virtutea dreptului ginţilor.

Concepţiunea terestră asupra suveranităţei mărei şi care s'ar traduce prin însă-şi cuvintele primului capitol al genezei : „Faisons l'homme à notre image et à notre ressemblance et qu'il commande aux poissons de la mer a fost înlocuită cu concepţia adequată mediului şi naturei mărei.

Pentru aceasta să nu uităm că au trecut veacuri întregi.

Omului i-a fost dat dominaţia uscatului. El a fost capabil şi la înălţimea eforturilor sale pentru a-şi impune şi exercita comandamentul său. Avem o istorie a neamurilor cari l'au stăpânit, locuit şi umanizat. N'avem cu alte cuvinte o istorie a pământului.

Din contră, avem o istorie a Mărei, pentru că pe suprafaţa acesteia s'au perindat civilizaţii cari au avut în ea puncte de sprijin cari au fost spiritualizate de influenţa sa, dar pe care nimeni n'a putut-o stăpâni efectiv, elementele sale, suprafaţa şi spaţiul n'a putut fi susceptibile de cât posesiunei, iar nici decum unei stăpâniri efective.

Eforturile pe care le-ar face un popor pentru folosinţa exclusivă a mărei, sunt imposibile de imaginat. Supremaţia mărei este o noţiune greşită care nu-şi mai are locul în dicţionarul geografiei politice.

Puterea maritimă care ar tinde la acest imperialism, şi-ar coaliza instantaneu întreaga lume contra sa, fiindcă atare exclusivitate este o uzurpare a naturei lucrurilor lor şi imposibil de menţinut.

Ea afectează viaţa continentelor care în baza interdependenţei interoceanice n'ar putea vieţui şi evolua fără folosinţa apelor sale pe baza unei perfecte egalităţi de tratament şi libertate.

Cadrul articolului nu permite catagrafiarea teoriilor juridice asupra suveranităţei mărei şi ideile cari au germinat baza dreptului internaţional maritim în secolul XVI, XVII, XVIII şi XIX-lea. Descoperirea noilor regiuni geografice creatoare de noi debuşeuri şi desvoltarea fără precedent a comerţului maritim, a provocat fatalmente şi evoluţia dar şi noi teorii juridice aplicate domeniului maritim.

Dela rudimentarele noţiuni şi institute maritime ale Fenicienilor, cari au fost poate şi cei dintâi piraţi, dela primitivele concepţiuni juridice şi sociale despre care ne amnteşte Herodot şi Tucidide, dela codul maritim al lui Minos, legendarul rege al Cretei, dat înainte de a fi ajuns judecător de şedinţă în infern, după credinţa Cretanilor, dela legile maritime Rhodiene şi toate institutele Grecilor, Romanilor şi Bizanţului şi până în epoca contimporană, dreptul maritim, s'a mărit şi conţinutul şi sfera sa de acţiune.

Ce este astăzi dreptul colonial dacă nu manifestarea activităţei comerciale moderne produsă de domeniul maritim ca instrument de legătură între metropole şi continente ?

Uzurile maritime au cristalizat conceptele juridice pe care influenţa Mărei le-a adaptat mediului, le-a modelat şi transformat în texte şi convenţiuni cu caracter specific internaţional.

Prin natura dispoziţiunilor sale dreptul maritim se deosebeşte fundamental de dreptul comun. Are un caracter eminamente internaţional, perceptele sale având ca prim obiectiv, scop şi raţiune să stabilească o perfectă solidaritate în faţa pericolului şi riscului Mărei.

Din această solidaritate în faţa riscurilor au eşit teoriile juridice ale intervenţiunei statelor, ale onoarei şi demnităţei pavilionului naţional, al ceremonialului maritim, ale avariilor comune, asigurări, salvarea maritimă, abandon, instituţia Casei invalizilor marinei, teoria riscului profesional cu întreg cortegiul legiuirilor asupra asistenţei sociale, etc.

Multe domenii de activitate umană au împrumutat astăzi din conceptele juridice care stau la baza dreptului maritim.

Reglementarea internaţională a circulaţiunei navelor pentru prevenirea abordajului a fost copiat şi redat circulaţiei terestre şi celei aeriene.

In multe privinţe conceptul juridic adaptat domeniului aerian a fost copiat după cel maritim cu care dealtfel se aseamănă prin natura şi elementele sale.

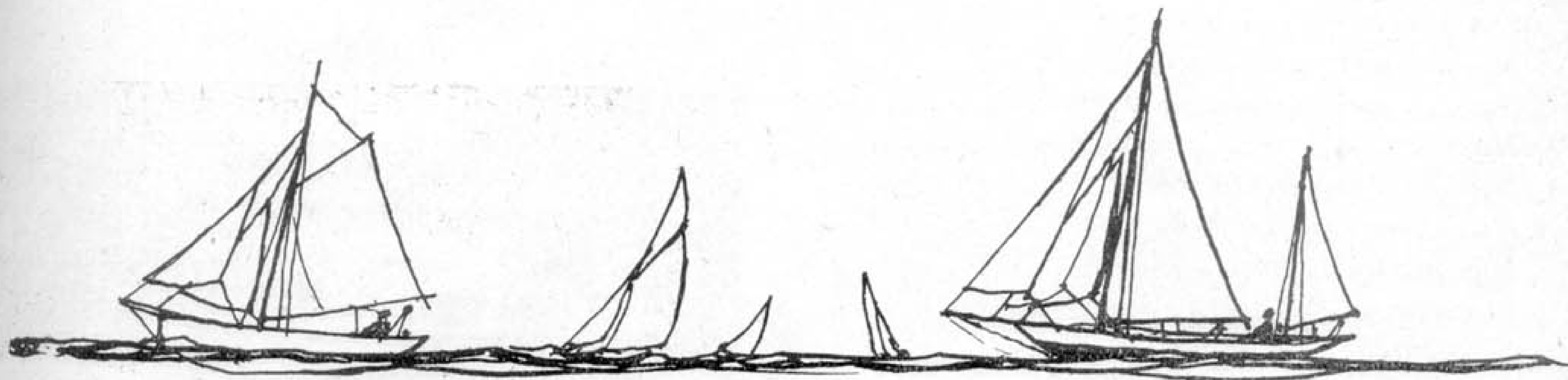
Incontestabil că dreptul maritim la originea sa este un produs biologic. In contact cu realităţile Mărei şi-a schimbat profund caracterul spre a îmbrăca forma şi fondul specific mediului marin.

Dreptul maritim cuprinde ceva mai mult, ceva original

și propriu. Cuprinde ceeace natura însă-și a născut — indiferent de existența omului, acele principii generale cu caracter de adevăruri absolute și eterne, solidaritatea, egalitatea, libertatea, existente în spațiul și pe suprafața mărei, dela origina sa, pe cari inteligența umană le-a redat sub forma libertăței mărilor, a siguranței navigațiunei, a pescuitului liber, a utilizărei cablurilor internaționale, a solidarităței în fața riscurilor, etc.

Marea, element etern și de-apururi sbuciumată pentru cucerirea pământului și spiritului uman, rămâne cea mai vastă istorie a biologiei și filosofiei umane. Ea oferă nu numai priveliștea simbolică și admirabilă așa cum o înțelege arta, ci și secretele profunde și oculte cari condiționează deopotrivă economia și structura politică socială mondială cât și disciplinele sale etice. Conceptul juridic i-a imortalizat măreția forței prin apoteoza celui mai înalt, mai utilitarist, mai tolerant și solidarist spirit de justiție și echitate , pe care se bazează fructul său : Dreptul maritim pozitiv.

Cpt. C-dor *P. Fundățeanu*



Cel mai minunat yacht

Din America a pornit spre Anglia o escadră (!) de yachturi, a căror lungime variază între 15 și 23 metri.

Dintre toate cel mai curios este *„Landfall"* care a fost construit în secret în Germania și care, atât ca arboradă,



Cel mai minunat yacht.

— pânze și catarge, — cât și aranjament interior, se deosebește cu mult de însoțitoarele lui.

Catargul este oval și e făcut din 36 bucăți de lemn, astfel îmbinate și lustruite, încât să fie cât mai ușor și cât mai tare.

El poartă douăzeci și șase de pânze diferite, — 12 m. patrați. Cu atâtea pânze se obține un joc care poate fi folosit pe orice fel de vreme, dela briza ușoară până la furtună.

Pe punte sunt instalate vinciuri electrice, fiecare din ele având o putere cât zece oameni. Cu ele se întind și se strâng pânzele.

E înzestrat cu trei aparate de cârmă, ca siguranță.

Camera de navigație din interior se aseamănă cu aceia a unui submarin. Peste tot numai indicatoare, diagrame, manivele. Un indicator măsoară viteza, un altul forța vântului, altul drumul vasului. Trei cronometre stau în culcușul lor capitonat, alături de aparatul de radio, gata a prinde ora dela turnul Eiffel.

Pentrucă pe vreme rea nu se pot deschide capacele și tambuchiurile, sistemului de ventilație din interior i s'a dat aceiași atențiune ca la submarine : ventilatoare, supape, etc. Bucătăria poate arde cărbuni sau gaz aerian.

M. D.

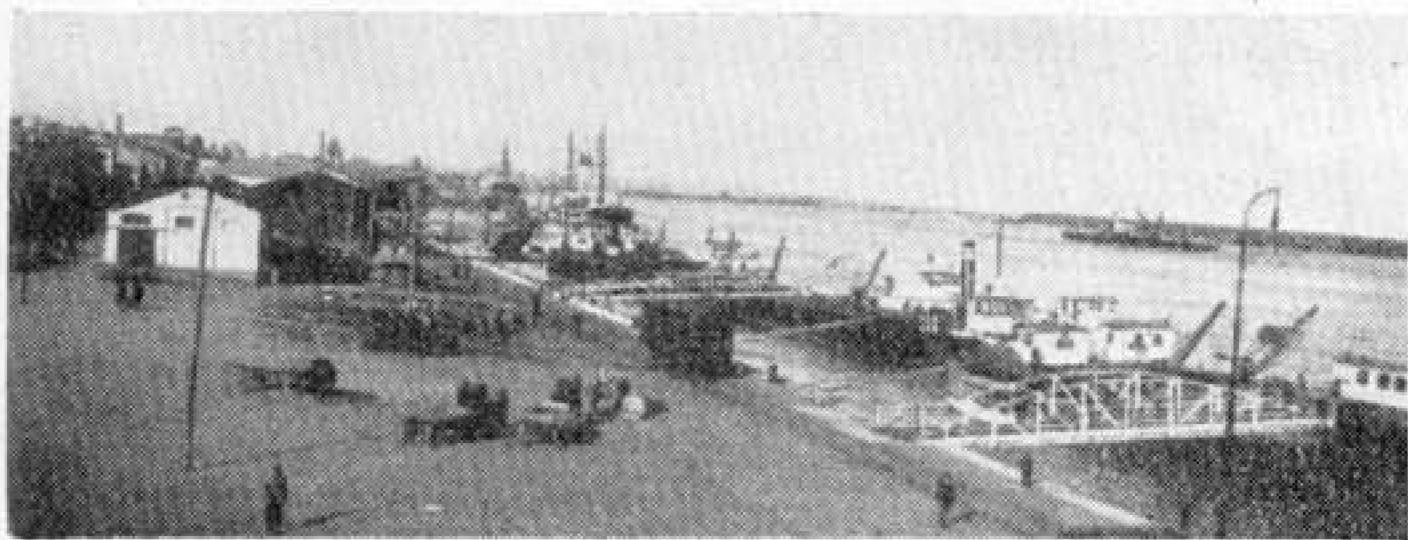


Marina Estievală

In port, nici un vapor
Şi 'n larg,
Nici fum, nici pânză, nici catarg !...

Din 0rientul plin de soare,
De flori, de fructe aromate
Şi de poveşti neterminate...
Din orientul plin de soare
Şi maladii molipsitoare,
N'a mai sosit în port, de-azi noapte
Nimic —
Nici flori, nici fructe coapte,
Nici opium, nici tutun de pipă
Nici aspirină pentru... gripă !...
In port e linişte
Şi 'n zare,
Tot linişte... (dar mult mai mare)
In larg, sirena nu mai ţipă
Şi macaralele-au tăcut,
Iar sus pe dig, hamalii dorm
Duhnind a spirt şi-a iodoform...

Şi portul parcă-a dispărut !...

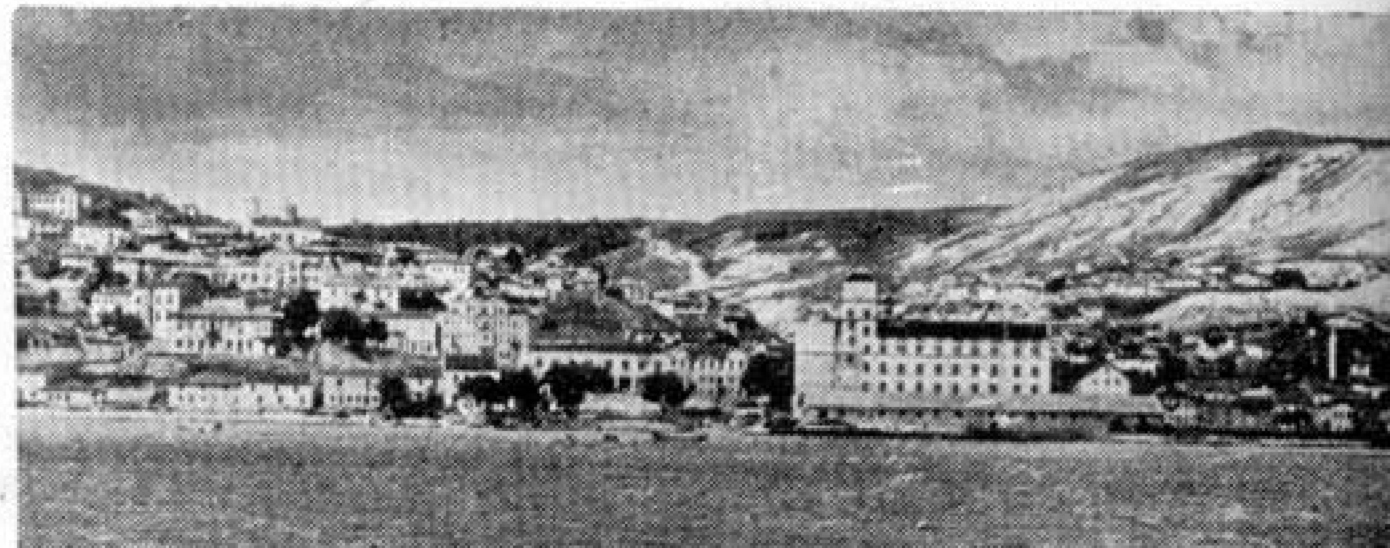


Doar farurile — lumânări marine
Mai stau de veghe, nu ştiu pentru cine,
Şi grave, ca nişte Sybile,
Ce rătăcesc pe Euxin,
Şoptesc :
„Trec zile, după zile,
Şi-Argonauţii nu mai vin !..."

ION MINULESCU

Răsărit de soare
(la Balcic)

La orizont, la răsărit, pe mare,
E cerul tot o vatră de văpaie...
Un evantai de suliţi lucitoare
Au prins în ele o spumoasă claie.

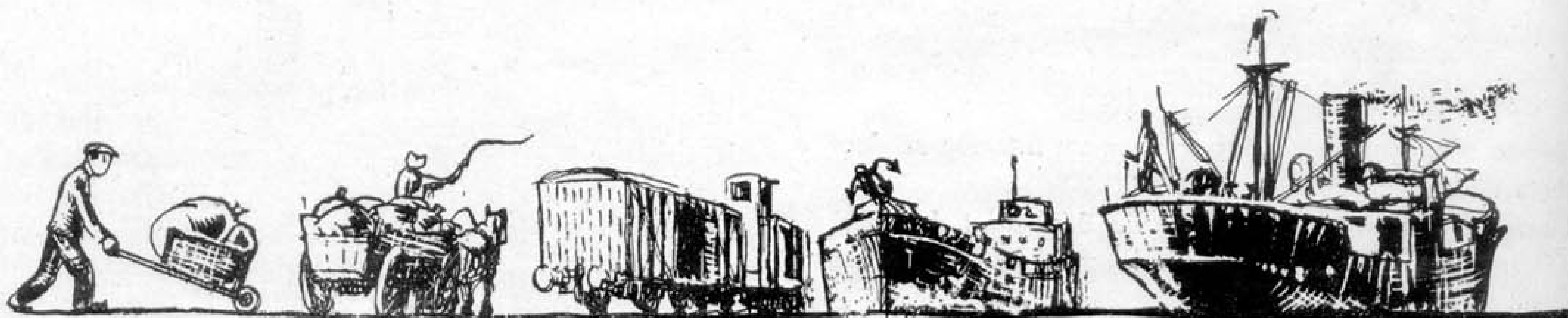


E-un nouraş, un bolovan de vată,
Care surprins în jocul de lumină,
Se 'nbujorează gingaş, ca o fată
Şi par'că spune : — „Nu am nici o vină !"

Cât poate ochiul marea să cuprindă,
Este-un covor de pietre nestimate
Şi ca'ntr'un câmp de cioburi de oglindă
Privirile se risipesc, furate...

Dar iat'acum, cu-o tainică sfială,
Se conturează-un glob ca de jăratec ;
El învestmântă 'n purpură regală
„Tenha-Juvah" sau „Cuibul Singuratec"...

ION PLUTAŞU



Navigaţie de plăcere cu yachtul românesc „Pinguin"

Chiar în primul număr al revistei noastre ne-am propus să ne ocupăm de popularizarea navigaţiei de plăcere.

Turismul în general, şi mai cu seamă cel de apă, este prea puţin răspândit în publicul românesc, deşi natura a fost cu ţara noastră destul de darnică în pitoresc şi originalităţi.

Câteva începuturi fericite sunt promisiuni pentru viitor şi ne grăbim să le semnalăm.

Incercarea făcută astăvară de un pasionat amant al mărei, D. Ing. *Iliescu Brânceni,* merită toată atenţia şi admiraţia noastră.

Până ce vom putea să ne ocupăm mai pe larg de această interesantă navigaţie în regiunea limanurilor de pe litoralul nostru, începem deocamdată să dăm notele de drum după jurnalul de bord al micului yacht „*Pinguin*".

Dar o lămurire din partea noastră e necesară.

Drumul făcut pe apă de *Pinguin* este ceeace francezii numesc *une croisière* în navigaţia de plăcere. Este un turism nautic de cabotaj incrucişind în apele teritoriale pe mare, fluviu, canale şi lacuri.

In cazul de faţă această excursie pe apă are caracterul unei adevărate explorări într'o regiune necercetată.

Mai toţi amatorii navigatori coborau de obiceiu Dunărea ieşind la mare pe gura Sulinei, navigau la Sud, în jos, de-alungul şi în vederea coastei până la Constanţa; unii ajungeau până la Balcic-Varna, iar alţii reuşeau să intre în Bosfor — dacă nu erau pescuiţi de vapoarele care-i găseau rătăcind în larg.

Pinguin însă a făcut drumul invers. Plecând dela plaja Mamaia a navigat în spre spre Nord, a trecut din Marea Neagră în marele lac Razelm, apoi prin Dranov, canalul Prinţul Ferdinand, intră în Dunăre, navigând împotriva curentului se întoarce în lacurile Razelm şi Babadag prin canalul Regele Carol I, iar prin gura Portiţei iese din nou la mare şi navigă noaptea în lungul coastei până la Mamaia.

Traversează o regiune aproape necunoscută pentru navigatori. Face descoperiri ca pe malurile Congolui sau a Nigerului. Natura stranie, originalitatea şi viaţa primitivă din bălţile Deltei n'o poţi găsi nicăeri în Europa.

Salutăm cu tot entusiasmul pe căpitanul yachtului *Pinguin,* care a dovedit că posedă toate calităţile de conducere, curaj şi antrenament nautic. Socotindu-l printre *pionierii* navigaţiei de plăcere în România îi deschidem larg coloanele revistei noastre şi îi dăm cuvântul:



Vânt, valuri, stuf

— Notiţele unui pânzar —

de Ing. N. Iliesou-Brânceni

Ora 8 dimineaţa.

Nici un suflu de vânt nu increţeşte pânzele albe ale micuţului meu yacht „PINGUIN" care aşteaptă ancorat în dreptul plajei Mamaia, gata pentru o călătorie destul de aventuroasă faţă de puterile mele şi ale lui.

„PINGUIN" măsoară abia 6.50 m. lungime dar poartă cu mândrie 20 metri pătraţi de pânză, întinsă pe un catarg semeţ de aproape 9 metri înălţime, de formă arcuită, după o curbură ce-mi pare aşa de armonioasă că mi-e greu să-mi iau ochii de la ea.

O sută de griji mărunte mă obligă însă să mi-i întorc în alte părţi şi să mă asigur dacă totul e în regulă pe micul meu bord.

Secţia navigaţiei: harta coastei Mărei Negre până la Sulina; harta marilor lacuri Sinoe, Razelm, Goloviţa, pe unde am de gând să încrucişez; harta Deltei Dunărei cu numeroasele ei gârle şi grinduri, pe unde poate am să mă încurc; mica mea busolă de bord, care mă va ajuta poate să mă descurc; ramele de ajutor cu furcheţii lor de rezervă, ancora, lanţul, sonda, cutiile de aer, manevrele vii şi moarte ale pânzelor şi derivorului, centura de salvare, scule mărunte de reparat, instrumente de pescuit (de mult aştept să-mi pice în undiţă „regele şalăilor"!) şi câte alte mărunţişuri...

Secţia proviant: a fost dată în îngrijirea amicului şi însoţitorului meu Bob, un excelent camarad sportiv, bine legat, bun înnotător şi mai ales adânc convins că eu sunt cel mai straşnic căpitan de pânze din lume. Dacă Marina Militară mi-ar încredinţa mâine comanda Bricului MIRCEA, amicul Bob ar fi gata să plece imediat cu mine până la Trebizonda!

Sacul de merinde e deja pe bord; micul furnal de bucătărie cu petrol de asemenea; un burduhos bidon cu apă de băut e sub puntea din provă; un altul cam la fel, sub puntea din pupă, poartă benzină pentru motoraşul Johnson, (6 H. P.), aşezat peste bord la pupă, pentru cazul când am rămâne fără vânt.

Şi tocmai este cazul...

Prevederile mele meteorologice erau că vom avea vânt potrivit dela West, adică tocmai ce am fi dorit mai mult, pentru voiajul nostru în lungul coastei către Nord.



Yachtul „Pinguin" în largul mărei.

Câţi-va intimi veniţi să ne salute la plecare se miră că prevederile mele, de obicei juste, (hm!) nu se realizează, tocmai azi când încercăm o aventură mai serioasă.

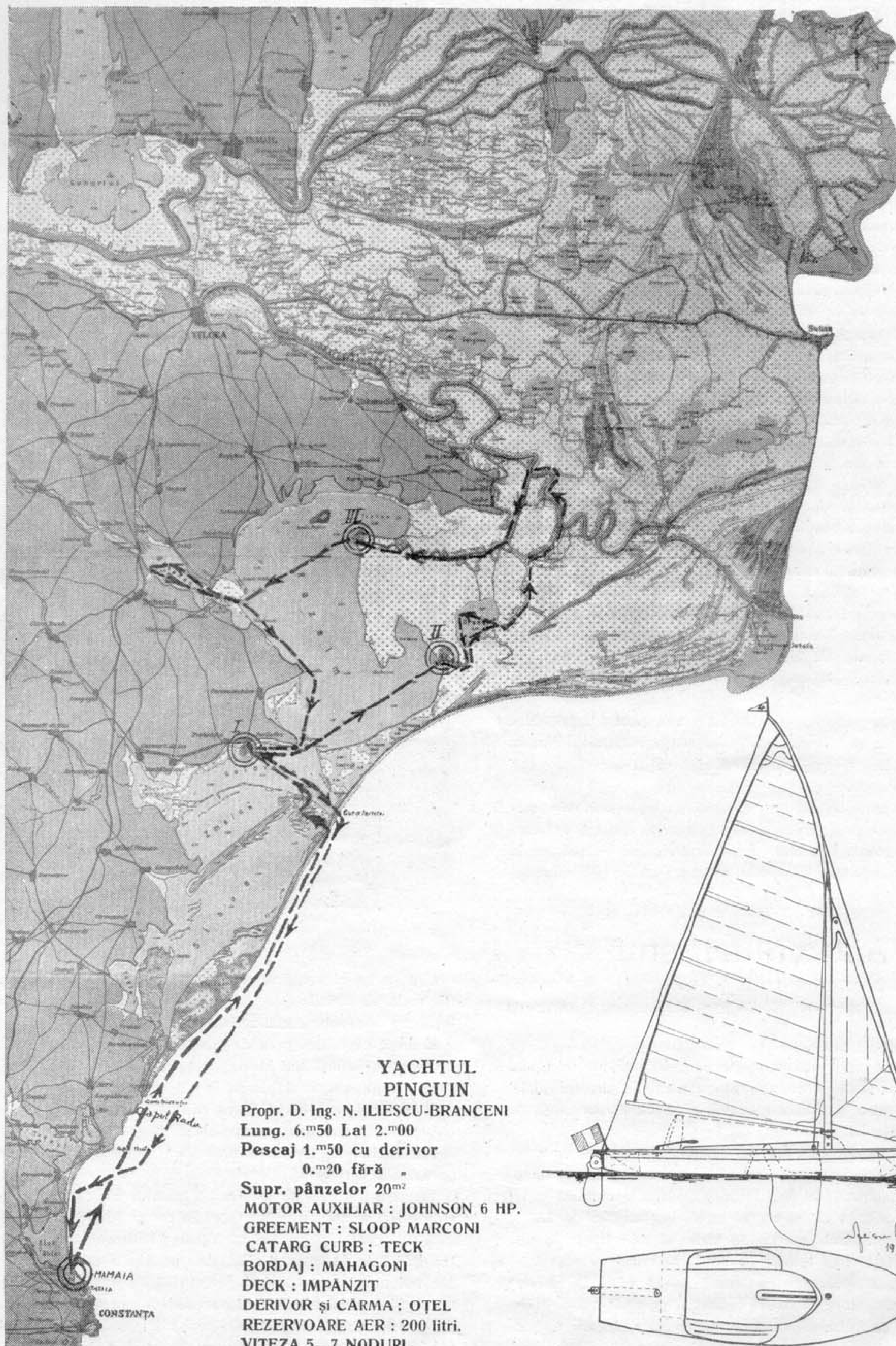
E drept că e încă prea de dimineaţă şi pronosticul meu de vânt favorabil e pentru mai târziu.

Să aşteptăm, sau să plecăm?

Unui îndrăgostit de pânze ca mine, nu-i stă bine cu motorul; dar călătorului îi stă bine cu drumul!...

Am decis... — „Vira ancora. Vira motorul. Bara jumătate babord... Sus derivorul".

Pânza mare, pe care am lăsat'o înnadins ridicată în speranţa sosirei brizei dorite, freamătă uşor din cauza vibraţiunilor motoraşului care ne depărtează de mal cu iuţeală; batiste albe flutură peste feţele bronzate de soare şi pijamalele pestriţe a celor rămaşi pe nisip. Iar noi ne simţim cuprinşi deopotrivă de încântarea mării şi de toate grijile unei plecări serioase. Odată mai mult controlăm metodic şi împărţim toate lucrurile pe bord la locurile cele mai convenabile în spaţiul restrâns pe care vom trăi, trei oameni, timp de o săptămână.



YACHTUL PINGUIN

Propr. D. Ing. N. ILIESCU-BRANCENI
Lung. 6.m50 Lat 2.m00
Pescaj 1.m50 cu derivor
0.m20 fără „
Supr. pânzelor 20$^{m^2}$
MOTOR AUXILIAR : JOHNSON 6 HP.
GREEMENT : SLOOP MARCONI
CATARG CURB : TECK
BORDAJ : MAHAGONI
DECK : IMPÂNZIT
DERIVOR şi CÂRMA : OŢEL
REZERVOARE AER : 200 litri.
VITEZA 5—7 NODURI

Marea argintie se leagănă domol, cu dosuri netede şi rotunde. de valuri obosite ce par a veni din depărtări aşa de mari că abia le-a mai rămas puterea să respire alene.

Unde e briza mea de West?

Secundul n'are nici o îndoială în proorocirea făcută de mine şi aşteaptă cu încredere îndeplinirea ei. Eu însu-mi mă simt ceva mai puţin sigur; (de vânt şi de femei cine-ar putea să fie sigur?)

Dar iată că la orizont distingem o linie neagră; e vânt, dar nu putem şti încă dacă e cel dorit. In mai puţin de 10 minute, largul se umple de berbeci albi în coame de spumă şi „PINGUINUL" se culcă pe dungă, stropind din nări ca o balenă prin valurile repezi şi proaspăt născute.

E vântul de West. Faima căpitanului sporeşte cu 100% în opinia echipajului său!

Motorul l'am oprit de mult; cârmesc uşor mai lângă coastă unde vântul e tot aşa de bun, dar valurile sânt mai blânde neavând destulă distanţă ca să se formeze.

Al meu e vântul! Tocmai de unde-mi trebue şi singur va fi zi al meu cel puţin 5—6 ceasuri. Pretind chiar să ştiu de mai nainte ce-o să facă: până la nămezi are să tot crească, fără ca să devie furtună, după aceia va începe să scadă uşurel până sub seară când poate va cădea cu totul.

„PINGUINUL" spintecă tăios plumbul răvăcit al apei ,lăsând în urmă două vaste mustăţi de spumă albă şi dantelată. Şi n'am putut însă descurca până acum dacă vibraţia prelungă şi profundă ce ne umple urechile isvorăşte din catarg sau din doagele de palisandru din care e făcută carena în formă de mandolină a vasului nostru.

Sântem în dreptul capului Midia; monumentul ridicat în acest punct, în amintirea unor ostaşi români pe care ia înghiţit marea, străjueşte alb şi limpede pe faleză.

Malul, până aci în formă de dună nisipoasă, se ridică de odată vertical. Prudenţa îmi spune că deoarece e vorbă de un *„cap"* înseamnă că e vorba de stânci pe sub apă; cuminte trag ceva mai la larg şi dublăm capul Midia zbârnăind cu o bandă de 45^0, dar fără să reducem nici un centimetru pătrat de pânză.

Distingem deja departe înaintea noastră un alt cap, fără nume pe hartă, dar pe care noi l'am botezat încă de anul trecut, când am mai fost pe aici „capul Radu"; acest Radu fiind un bun amic al nostru, proprietar prin împrejurimi şi având un sfârc de casă, chiar pe malul mărei în fundul unui mic golf rotund ca un circ şi cu o plajă minunată.

O fi sosit maşina noastră? Cucoanele hotărâseră să vie cu maşina dela Mamaia până la capul „Radu" pentru a mai flutura încă odată emoţionantele lor batiste...

Pe măsură ce ne apropiem scrutez cu atenţie coasta cu binoclul. Uit dimensiunile mărunte ale coajei de nucă pe care stau şi îmi imaginez cu uşurinţă că am sub picioare un torpilor; caut cu febrilitate să descoper inamicul. Ironia realităţei îmi aduce aminte că în speţă „inamicul" e propria mea nevastă!

Iată căsuţa cu ţigle roşii, câţi-va pomi împrejur; un argat hrăneşte un când de păsări. Nici o maşină, nici o cucoană, nici o batistă.

La întoarcerea acasă vom afla că maşina a rămas în pană cu două roţi într'un şanţ; o nouă victorie a oamenilor de apă asupra celor de uscat!

„Capul Radu" avansează în apă prelungt cu un zid de pietre masive, aşezate parcă de mâna omului. Tragem mai la alrg şi, culcaţi pe dungă, face aproape un salt în aer, peste valul ce se sparge furios de acest zid.

Sântem la Buaz în dreptul coadei lacului. Am fi dorit să intrăm cu vasul pe aci, constatăm însă că nu ajunge până la mare şi nu putem intra.

Coasta se lasă din nou domol în jos şi duna de nisip în lungul căreia vom naviga până la urmă se întinde fără margini înainte noastră. Nişte monştri verticali, subţiri şi unduioşi ce se arătau spre orizont, se adeveresc a fi o simplă turmă de oi ce-şi caută hrană lângă malul mărei (or fi celebrele *„pré salé"* pe care le plătim aşa de scump în restaurantele din Paris). Turnul de catedrală era ciobanul, iar catedrala însă-şi era doar bietul măgar şi samarul său

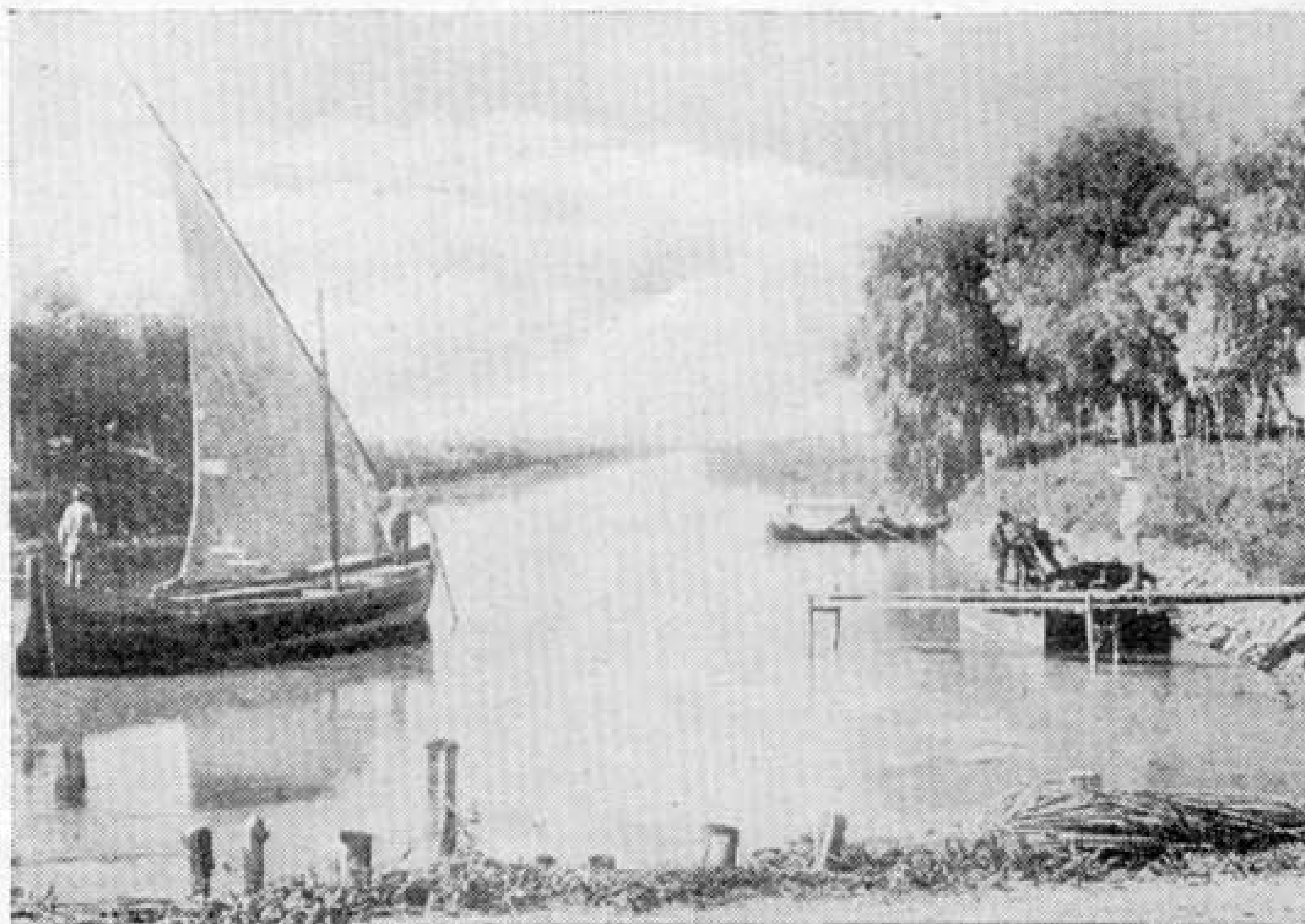
Şi iarăşi singurătatea absolută...

Ceasuri întregi de singurătate în care ne îmbătăm de inifinitul orizontului, de măreţia talazurilor albastre, de lumina caldă pe care cerul, apa şi pământul şi-o oglindesc reciproc.

Aşa trebue să fi simţit şi „Argonauţii" care au navigat acum câte-va mii de ani prin aceste locuri; ca şi noi astăzi, ţineau şi ei străns de-a lungul coastei; ca şi nouă astăzi, acest vânt de la uscat trebue să le fi umplut pânzele boltite şi să-i fi culcat uşor pe bordul din dreapta. Nu cred însă că mergeau aşa de repede cum sburăm noi astăzi:

— „Yachturile noastre moderne cu formele lor matematic curbuite...

— „Stai poetule"... mă întrerupe secundul, care de câtă-va vreme dă semne de nelinişte şi binoclează orizontul; „un regiment de infanterie face manevre pe duna dela orizont". „Ce mă miră e că sânt îmbrăcaţi în negru, pe vremea asta caniculară".



Pe canalul «Regele Carol I».

(Din colecţia Dr. Antipa)

Mă uit şi eu. Parc'ar fi nişte mogâldeţe care se agită. Să fie iarăşi oi? Prea sânt multe şi prea agitate.

— „Gâşte, conaşule" isbucneşte Drăgulin, omul nostru de serviciu care până aci nu scosese o vorbă.

— „Gâşte" repetă cu entuziasm unicul meu secund şi marinar în sufletul căruia se redeşteaptă toate instinctele vânătoreşti.

— „Gâşte domnule" sancţionez eu cu autoritatea mea de căpitan.

Depărtarea se umple de un găgâit, fără început şi fără sfârşit; mii de gâşte discută între ele, scăldându-se în nisipul şi lumina incandescentă a dunelor arse de soare.

Incercăm o apropiere strategică. Tragem către coastă şi la adăpostul unei dune („sus derivorul; pânzele jos") eşuăm cu băgare de seamă corabia noastră. E o manevră la care avem multă experienţă şi care se execută cu precizie. Prova sta pe nisipul malului (cu derivorul ridicat *Pinguinul* nu „calează" mai mult de 15—20 cm.

Sărim pe uscat, goi, goi de tot, doar cu o cască colonială, în care am aprovizionat câteva cartuşe. (Cum or fi fost Argonauţii când alergau după piei de gâscă?) Ne târâm ascunşi după o dună de nisip ca să ne apropiem la bătae convenabilă de gâgâitoarea adunare.

— „Afurisită lighioană" şopteşte Bob arătându-mi o pasăre mică,

cu ciocul subţire care aşezată pe vârful dunei se uită la noi cu ochi rotunzi şi mărunţei.

Până să întreb ce este, (pe uscat amcul Bob capătă superoritate!) o nemai pomenită fâlfăeală însoţită de mii de gâgâituri simultane, ne ridică toate iluziile noastre de proviant proaspăt.

Cerul s'a făcut negru de mulţimea sburătoarelor care „avizate" (zice Bob) de pasărea cu ciocul subţire, şi-a luat tălpăşiţa („talpa gâştei" aminteşte Bob) şi conduse de un gâscan de proporţii uriaşe („nu ştiu dacă vom prinde pe regele şalăilor, dar ştiu sigur că am „ratat" pe regele gâscanilor!") se duc direct la Nord.

„Durduind plecau gâscanii"

parodiem noi pe Eminescu, şi decidem să ne despărţim drumurile. Eu voi continua drumul pe apă, iar Bob va alerga pe uscat printre dune, gol şi cu casca pe cap; nu se poate să nu-i pice vre-o gâscă întârziată.

Nu i-a picat nici o gâscă, iar întârzierea a fost doar pentru noi, care am pierdut mai mult de o oră cu această aventură cinegetică.

Alte cârduri de gâşte, şi chiar câteva lebede se profilează în şiruri sburătoare pe dinaintea noastră; de-acuma ştim însă că nu nu sunt pentru noi şi ne vedem de treabă, înainte, consolaţi de briza încă excelentă deşi ceva mai slabă.

O gustare rece ne potoleşte foamea; secundul scoate din profunzmile punţei dinnainte un superb pepene roşu, pe care-l răcorim,



Pescari Lipoveni în jurul borşului de peşte.
(Din colecţia Dr. Antipa)

cufundându-l cu ghiordelul în mare. Un moment chiar ne scapă din ghiordel şi-şi croeşte un drum independent printre valurile mărei.

— „Banda la stânga! Păziţi capul!"

Comanda „păziţi capul" nu e tocmai regulamentară; la noi însă s'a adeverit a fi de mare folos, *ghiul* nostru fiind foarte jos.

Prăpăstios trece sus numitul ghiu peste capetele noastre, şi *„Pinguinul"* face pe loc „stânga 'mprejur" stopând „în vânt", la un metru de „dezertor". Secundul, fără să mai aştepte ordin, se svârlă în apă şi triumfător ne prezintă pepenele, ca Salomeea capul lui Ion Botezătorul!

Reluăm drumul din'nainte. Vântul slăbeşte văzând cu ochii; catargul revine la verticală, valurile se micşorează, se îndesesc şi se întretae încurcat.

— „Unde-va, nu departe, trebuie să bată alt vânt decât al nostru", pronunţă secundul aşteptând aprobarea căpitanului care se mărgineşte să bombăne afirmativ.

Şcota e moale de tot; pânza mare revine singură în linia de mijloc. O dăm jos, lăsând numai *focul* pentru a aştepta stabilirea vântului. Barca, lipsită de susţinerea regulată a pânzelor, orbocăeşte încurcată în jocul întretăiat al hulei; focul flutură nehotărât în dreapta şi stânga cât-va timp până când, de odată, fără tranziţie se aşează energic la babord.

— „Sus pânza mare, toată", — „Atenţie la căpăţână".

„Pinguin" se culcă uşor, pe stânga de astădată şi se repede înainte de ţi-e mai mare dragul.

Vântul s'a stabilit dinspre larg, la 5—6 cuarturi din faţă, mai puţin tare ca cel precedent, dar tenace şi par'că mai răcoros.

— „O să dansăm, domnule inginer" zice Drăgulin, care vorbeşte numai la zile mari!

E sigur că acest vânt ne va aduce valuri serioase; pe de altă parte, nu poate să mai fie prea mult până la Portiţa, şi, odată pe lacuri, puţin ne pasă. Ba chiar vom putea să ne schimbăm planul iniţial de a înnopta la Portiţa şi vom putea împinge „sub vânt" în excelente condiţii până la Jurilofca.

Pândim cu atenţie coasta pentru a descoperi Portiţa pe care nici unul din noi n'am mai văzut'o. Neavând un *log*, ca să măsurăm viteza, nu putem şti la ce distanţă suntem. Ţărmul uniform nu ne poate da nici o indicaţie. Doar aprecierea vitezei mijlocii făcute până aici ne-ar putea servi; dar cine poate garanta exactitatea unei astfel de aprecieri?

Secundul, optimist ca întotdeauna, face socoteli după care ar urma ca Portiţa să fie în vedere; Căpitanul e ceva mai sceptic: „poate peste vre-o oră" iar Drăgulin tace, gândind poate că nici la noapte nu vom ajunge.

Portiţa e pentru noi un prag al unei alte lumi miraculoase, o strâmtoare fabuloasă, de mii de ani pitită unde-va între dunele nesfârşite, aşteptând sosirea noastră s'o descoperim.

Toţi ochii aţintesc malul.

— „Nu se poate să fie aşa goală şi nebăgată 'n seamă. Trebue să fie pe acolo vr'un aşezământ pescăresc, vr'o colibă de stuf, vr'o lotcă de năvodari".

Şi iată, evocată parcă, din nimic, de spusele noastre, un vârf de lotcă, o jumătate lotcă, o lotcă întreagă se formează din pur nisip şi înaintează, parcă pe uscat, către mare în care chiar reuşeşte să intre...

— Portiţa! Portiţa! strigăm noi entuziasmaţi.

— Portiţa în mai puţin de 6 ceasuri dintre care unul pierdut cu vânătoarea! Bravo Pinguin!

Doar că nu ne sărutăm. Bucuria lui Columb când a descoperit presupusele Indii n'a fost nimic pe lângă a noastră.

— „Jumătate cârmă la dreapta". — „Jos pânza mare". — „Gata la funga derivorului".

Sub împingerea domoală a focului, rămas singur, noul Columb şi cei doi oameni ai săi, avansează prudent într'o apă gălbue, prin deschizătura în formă de pâlnie a două garduri de nuele care repede se restrâng formând un canal îngust aproape exact cât lărgimea bărcei noastre.

— „Să fie asta Portiţa?

— „Focul jos. — Amândoi la apă" comand eu cu mâna pe cârmă. „Miroase a păcăleală" (Bob pretinde că sămănam cu Nelson la Trafalgar!).

„Oamenii la apă" constată că au un picior adâncime, că apa e sălcie şi pe fund sânt erburi şi mii de peştişori mici cât degetul. „Chefali" zice Drăgulin, care se pricepe.

— „Inainte, şi să mai vedem" decide căpitanul sărind el însu-şi în apă (n'aţi uitat, sper, că eram toţi în costumul lui Adam).

Ducem *Pinguinul* „de dârlogi" ca să zic aşa, vr'o două sute de metri şi dăm într'un lac mic înconjurat de trestii.

Ne lămurim că *n'a fost Portiţa* ci o simplă „gârlă de chefali". Pentru noi, rezultatul e acelaş.

Ne găsim pe marile lacuri, la adăpost de riscurile mării deschise şi cu certitudinea că vom putea ajunge de vreme la Juriolfca, lucru pe care nici nu îndrăsnisem să-l sperăm la plecarea din Mamaia.

Cât despre micul lac în care ne aflăm, o să găsim noi o eşire oare-care.

(Va urma)

DIN ENCICLOPEDIA MĂRII

POVESTEA NAVIGAŢIEI

Pe drumul albastru au venit minunile vieţii.

BLASCO IBANEZ

Expediţia argonauţilor. Mitologia elenă ne-a transmis această legendă geografică. Argonauţii erau acei marinari eroi, îmbarcaţi pe corabia *Argo*, sub comanda lui Iason, plecaţi într'o aventuroasă călătorie în căutarea *lânei de aur*.



Corabia Argos.

Această legendă ne-a transmis cele mai vechi tradiţii dela orginia navigaţiei. Nava s'a construit sub protecţia zeiţei Atena care a fixat în prova o bucată din lem din stejarul profetic al Dodonei.

Cincizeci de oameni trăgeau la lopeţi.

Argo trece strâmtorile şi intră în Pontul Euxin, navigă în jurul coastelor şi într'o călătorie plină de aventuroase peripeţii, prin Caucaz şi Colchida, ajunge şi pe coastele noastre, intră pe gurile Dunărei şi urcă fluviu oprindu-se pe la gurile râurilor pentru a căuta aur. Aşa zisa lână de aur pare a fi fost blana de oae îmbibată de praf de aur, rămas prin procedeul de spălare a mineralului găsit în prundurile afluenţilor Dunărei.

Războiul Troian. Celebrele poeme *Iliade* şi *Odiseea*, datorite genialului poet orb *Homer*, cele mai vechi opere în limba elenă, sunt pline de bogate şi exacte cunoştinţi de navigaţie, astronomie şi geografie.

Homer nu vorbeşte de punctele cardinale, întoarce însă personajele sale cu faţa la răsărit şi le lasă să meargă în direcţiuni succesive, cari determină atâtea sectoare dela „Auroră" până la „Uscatul dinapoi" (spre vest sau spatele personajului). Geografia lui Homer n'are pretenţia de a fi universală, ea e însă serioasă, documentată şi locală.

Navigase în basinul Mediteranei, Arhipelag şi Propontida; parcursese Nilul de jos şi descrie particularităţile sale. Cunoştea bine rada „Pharos" şi arăta astfel drumul de acolo spre Arhipelag:

„Dela Pharos în Creta se fac cinci zile".

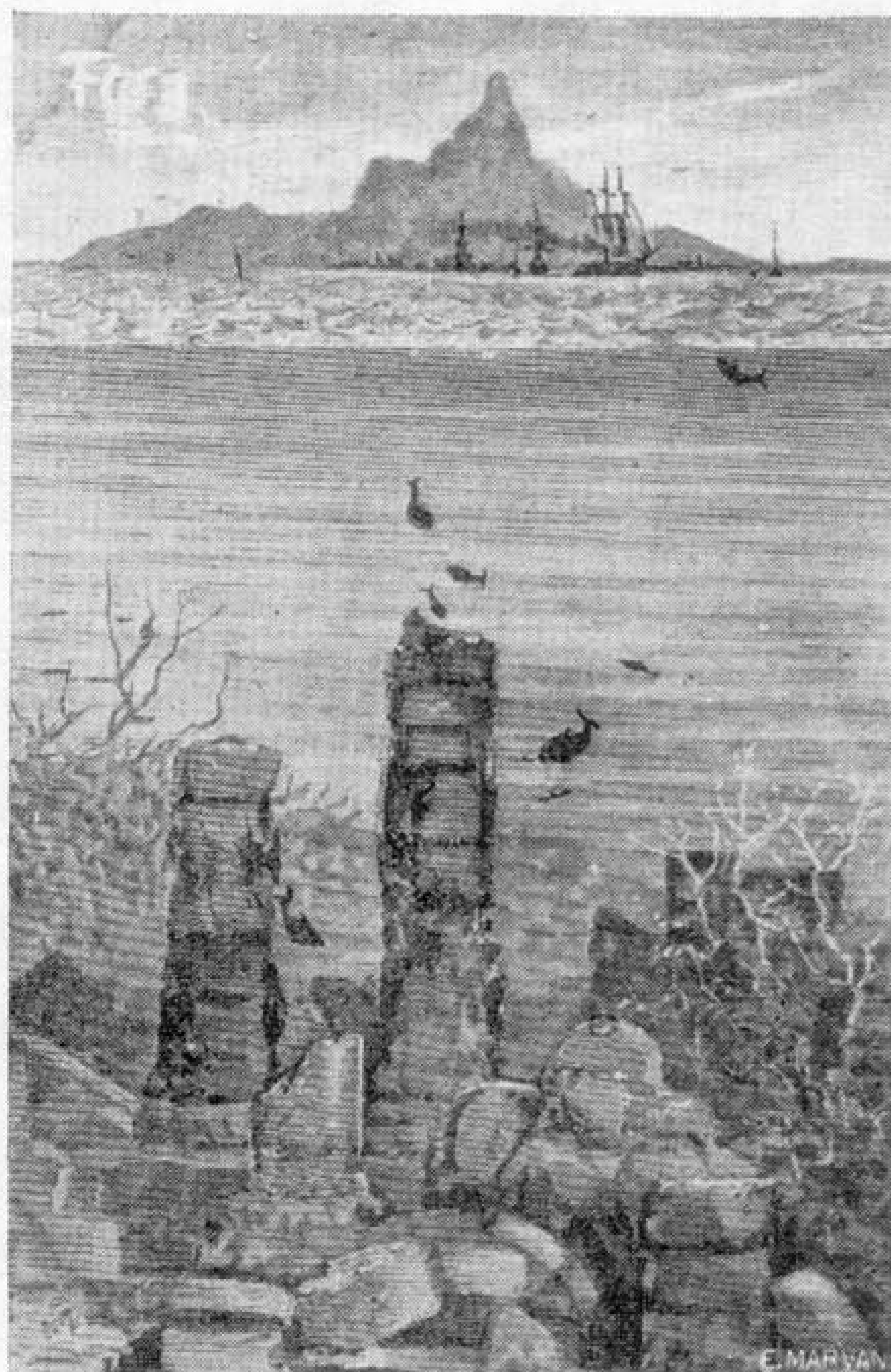
„Intersecţia meridiană se face la Delphi, acolo se găseşte punctul geografic iniţial sau buricul pământului".

Navele de război descrise de Homer, sunt bărci mari acoperite. Aveau 20 de metri lungime pe 4 metri lărgime, cu 50 de oameni la rame. Bordajele erau *călăfătuite* cu muşchi, ca să nu intre apa printre scânduri. Pupa era ridicată ca o coadă de foc, coadă întoarsă spre pântecele animalului dormind cu spatele pe apă. Pe *etravă* (*prova* sau partea de înainte) o figură sculptată şi aurită era *„emblema"* (*galionul*). O stemă mare, împodobia *„pupa"* (partea dinapoi) unde flutura *„pavilionul"* sau *„colorile marinei"*. Pavilionul era în acelaş bord cu rama mare, care servea drept cârmă. Pânzele erau de bumbac, mai rar de in şi aveau formă de trapez. Mijlocia drumului mers de o navă cu rame era de 4 „noduri" (7.200 de metri) pe oră.

Flota greacă de atunci era strânsă în canalul Egripo având 1186 de nave, toate uniforme, gudronate în negru.

Numai acelea ale lui Ulisse erau roşii. Armata navală erau împărţită în cinci escadre şi 29 de flotile de câte 40 de nave.

Când flota greacă, în drumul său spre Troia, a ajuns la insula Tenedos, se decise ca echipajele celor două escadre de la aripi, să debarce la Troia sub protecţia puternică a navelor dela centru. După debarcare, navele fură trase pe uscat, afară de acele cari făceau garda pe mare şi cari apărau de aci, spatele armatei. Cele de pe uscat, bord lângă bord, cu pintenul înainte, formează un oraş naval, apărat înainte pe uscat, de garduri înalte. Spre acest oraş de lemne



Ruinele templului lui Hercule înecate la Gibraltar.

şi de parâme, se repeziră de mai multe ori Troenii, cari erau asediaţi în cetatea lor Troia. Aşa s'a atacat Troia de Grecii veniţi pe apă cu Ulisse. Această legendă din prima antichitate a Greciei, era deja legendă în secolul al VII-lea înainte de Christos, dată dela care începe istoria scrisă a Greciei.

Navigatorii Fenicieni. Vechiul popor fenician a fondat pe coasta Africei, oraşul Cartagena în secolul VIII înainte de Christos. Acest oraş dispută Grecilor Sicilia şi mai târziu se luptă cu Romanii. Când Cartagena ajunsese la puterea sa cea mai mare, avea o populaţie de un milion de suflete. Inflorea acolo o industrie desvoltată şi navele sale navigau până în Atlantic, pe coasta Portugaliei şi a Franţei, trecând de aci până la Cassiteride (insulele Scilly din Anglia).

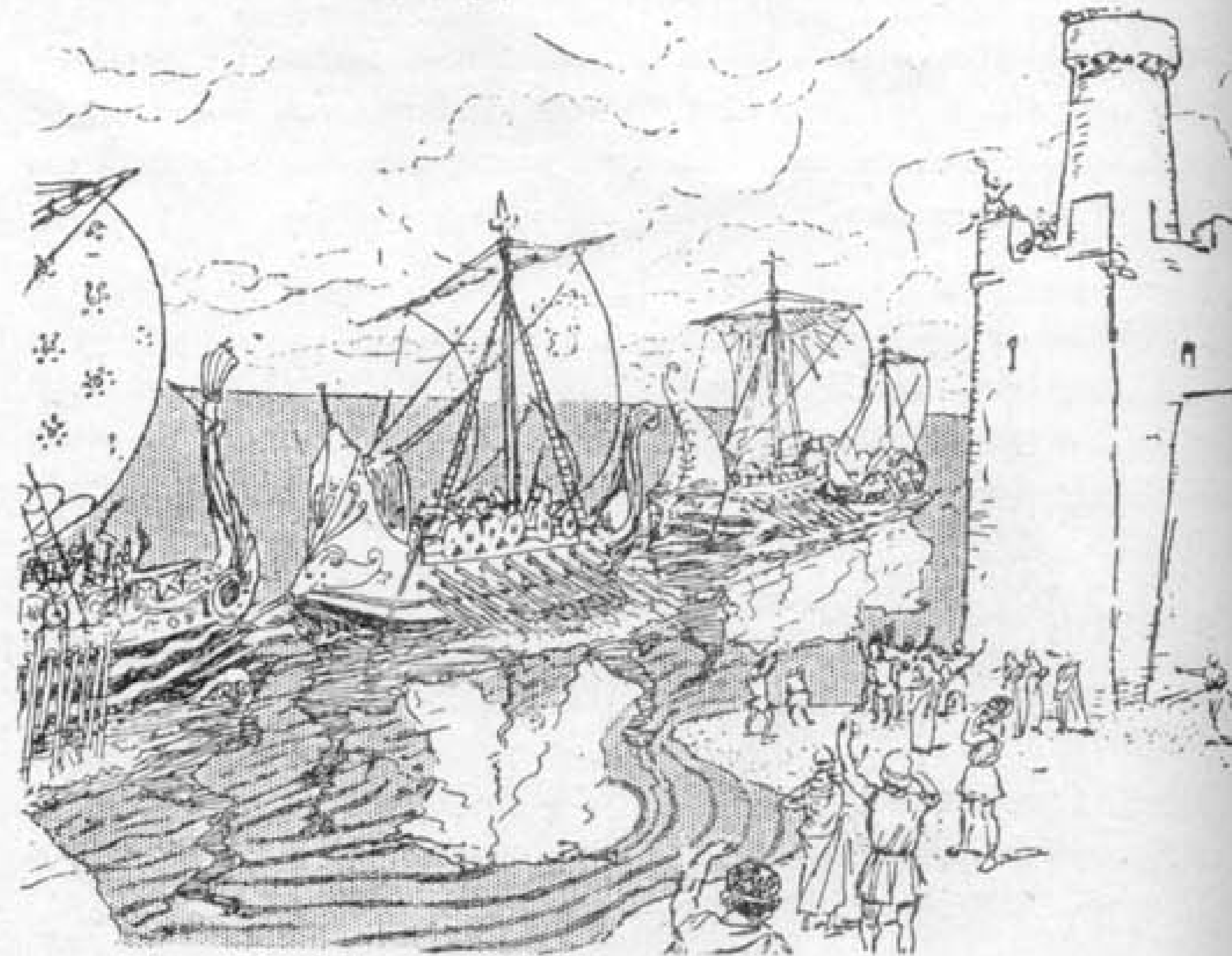
Cam în anul 520 înainte de Christos, un oarecare *Hannon* din Cartagena, trecu *Gibraltarul* pe lângă *templul lui Hercule* şi ajunse pe *coasta Africei,* până în *Liberia,* înfiinţând colonii pe coasta *Marocului* şi la *Rio del Oro.*

Herodot, născut pe la anul 484 a. Ch. în Asia Mică (Halicarnas) vizită Babilonia, făcut ocolul Mărei Negre, se opri pe la gurile Dunărei, adună mulţime de material despre obiceiurile Sciţilor cari locuiau în sudul Rusiei de azi. El cutreeră Italia şi Egiptul.

Herodot, istoriseşte o călătorie extraordinară a Fenicienilor din timpul faraonului Nechao (anul 600 a Ch.) în jurul Africei. Ei au plecat din golful de Suez de la Sud, au ocolit Africa, ajungând după trei ani în Mediterana şi de aci, la gurile Nilului. Un alt explorator, din Marsilia, în secolul al VI-lea a Ch. ajunse la insula *Thule* (poate Islanda de azi).

Galerele. Numele lor se crede că derivă de la cuvântul *Galea,* care servea la început ca podoabă (numită azi galion), pusă în prova navei. La început s'au construit simple bărci mari, având la prova şi la pupa câteva scânduri în loc de punte, unde stăteau soldaţii cari luptau.

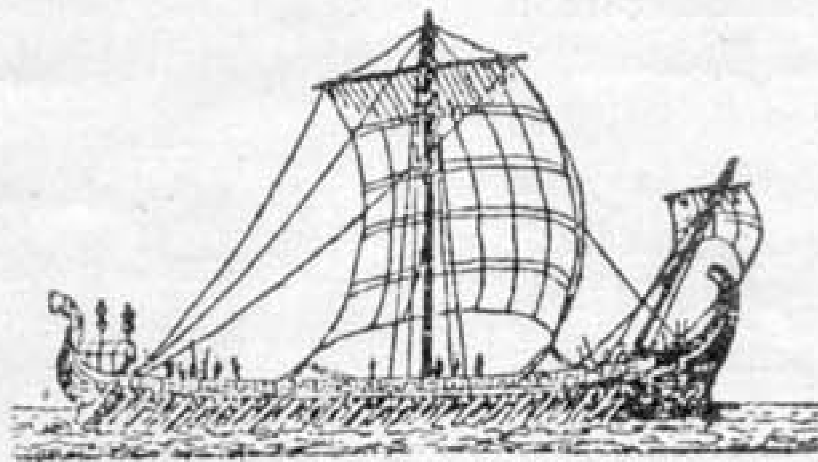
Aceste bărci mari aveau de la 10 la 50 de rame. Ele erau cu fundul lat ca să poată fi trase pe uscat, cum erau şi „Argo" şi galerele lui Ulisse. Lupta cu galerele se da la rame, deşi navele acestea aveau şi pânze, cari serviau la mersul cu vânt. Forţa navei erau un *pinten sau ciocul de fer,* pus la *prova* în apă. *Mai* târziu galerele s'au construit acoperite cu o punte. Pe aceasta s'a aşezat al doilea rând de rame, formând *birema,* iar cu al treilea rând de rame suprapuse s'a ajuns la *triremele* romane sau *trierele greceşti.* O trieră grecească din secolul al IV-lea a Ch. avea 40 de metri lungime, 4 metri lărgime şi intra în apă, sau *„călca",* un metru. „Echipajul" care *trăgea la rame* (lopeţi) era compus din 144 marinari, la care se



Flota grecească.

adăugau „soldaţii" şi „marinarii luptători". Nava avea 130 de tone *„deplasament"* (greutatea totală a navei sau a apei deplasate când nava pluteşte). Când nava întindea pânzele, acestea erau *manevrate* de marinarii de pe punte, căci cei de la rame stăteau la locurile lor. *„Guvernarea"* sau conducerea se făcea cu o *ramă mare laterală într'un bord* la pupa, căci *cârma actuală de la mijlocul pupei,* s'a inventat tocmai în secolul al 13-lea după Christos. *Triremele* lui Alexandru cel Mare cu care a cucerit cetatea Tirul, în secolul al IV-lea înainte de Christos, erau tot de aceste dimensiuni.

C. Amiral C. BUCHOLTZER



CRONICA

Şcoala Americană pentru marina comercială

Un vapor se poate avea în 24 ore, — personalul de conducere în schimb are nevoe de o bună pregătire, care cere timp. Problema s'a pus şi la noi şi a fost rezolvată elegant, cu toate că nu aveam o tradiţie marinărească.

Primii comandanţi romani au fost ofiţeri din marina militară, ajutaţi de absolvenţii şcoalei copiilor tot a marinei miltare. Astăzi aceştia din urmă, elevii celor dintâi, şi-au luat brevetul de căpitan şi treptat au înlocuit comandanţii militari.

Aiurea, unde marina comercială dă celei de război elemente formate din punct de vedere marinăresc, problema se pune în altfel şi de aci soluţii diferite: şcoli particulare sau de stat, în legătură intimă cu marina de război.

In Statele-Unite şcoala la care se formează ofiţerii şi căpitanii comerciali e instalată pe un vas *„Empire State"* de 11.500 tone, care arde păcură şi a fost dăruit marinei comerciale de cea de război. El are şi o anexă fixă *„Guilford Pendieton"* care serveşte de dormitor şi clase pentru cursurile teoretice.

Directorul şcoalei este un *fost ofiţer de marină,* Comandorul *I. H. Tomb,* care în timpul războiului mondial a aşezat nu mai puţin de 56.000 de mine cu vasul *„Aroopotoore"* iar după război a comandat o divizie de distrugătoare. Retras din marină a fost câtva timp Directorul Canalului Panama şi pe urmă i s'a încredinţat conducerea şcoalei de care vorbim.

Cursurile durează doi ani, — în fiecare cinci luni teorie şi şapte călătorie. Elevii învaţă manevrele, navigaţia, încărcarea mărfurilor, matematicile, bărci cu rame şi vele, administraţie.

Intr'o vreme se primeau elevi cu cursul elementar (primar), —

astăzi se cer aceleaşi studii ca şi la academiile navale destinate a scoate ofiţeri combatanţi, — deci liceul.

Studiile technice şi teoretice merg mână în mână cu cele practice, în special încărcarea vasului, de care depinde siguranţa chiar pe vreme bună. Pentru acest lucru într'un bazin adăpostit plutesc vapoare miniatură în care elevii încarcă mărfuri miniatură: baloturi, lăzi, fierărie. Ceiace în realitate durează zile întregi, cu ajutorul miniaturilor cere doar câteva minute. Elevul în acelaşi timp îşi dă seama cum se încarcă, cum se aşează marfa şi cum se descarcă. Multe vapoare s'au înecat, — în ultimul timp *Vestris*, — fiindcă nu s'a ţinut seama de aşezarea centrului de greutate al încărcăturii faţă de centrul de plutire.



La cusutul velelor.

Mecanicii fac practica la maşini. Comandorul Thomb a aranjat astfel programul ca absolvenţii să nu devie numai mecanici de vapoare, ci şi pentru uzinele dela uscat.

Vasul şcoală face în fiecare an ocolul lumii, astfel că pe de o parte elevii fac cunoştinţă cu obiceiurile şi civilizaţia diferitelor ţări, pe de alta în navigaţie se fac observaţii în ambele emisfere şi la diferite epoci.

Nevoia unei astfel de şcoli se simte şi la noi. Lipsa ei e un merit pentru cei care reuşesc la examenele de brevet, prin greutăţile întâmpinate pentru a-şi însuşi numeroasele cunoştinţe cerute. Dar lipseşte unitatea, coloratura naţională. *Moş Delamare*

Şarpele de mare

Nu cred să fi fost vieţuitoare a cărei existenţă să fie pusă mai mult la îndoială, şi care să fi provocat mai multe discuţiuni în lumea ştiinţifică şi a marinarilor ca Şarpele de mare.

Pentru unii, acest animal enigmatic este născut din imaginaţia unui scriitor de aventuri extraordinare; pentru unii savanţi o halucinaţie; iar pentru marele public o păcăleală pe care navigatorii au lansat'o. Şi de aci o neîncredere generală. Este drept că nu se poate pune bază pe istorisirile martorilor oculari în toate cazurile; dar cu şarpele de mare s'a mers prea departe cu neîncrederea faţă de istorisirile oamenilor de mare.

In anul 1892, un savant olandez, *Oudemans*, după ce a examinat chestiunea ştiinţific şi în mod cu totul desinteresat, a făcut să apară un volum intitulat: *The great Sea-Serpent*, în care trage concluziunea că nu trebue negată existenţa acestui animal.

Savantul, după ce trece în revistă toate istorisirile fantesiste, examinează în mod cronologic apariţiunile începând dela 1522, până în 1890, găseşte 162 de observaţiuni făcute de ofiţeri din marina de război a diferitelor naţiuni, de căpitani de lungă cursă, misionari etc. ale căror expuneri sunt făcute în diferite feluri; el trage concluziuni şi dă descripţia probabilă a Şarpelui de mare.

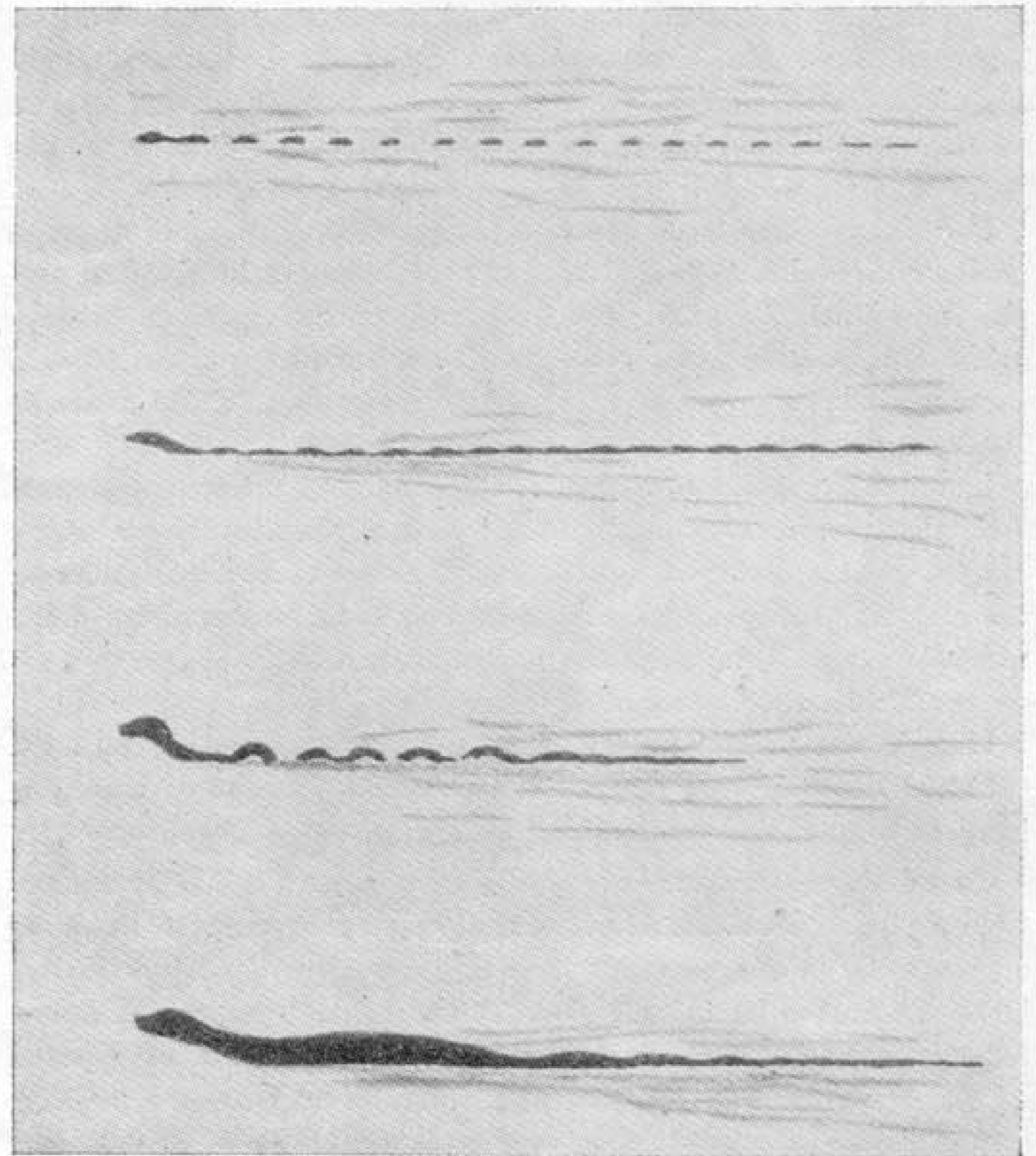
Animalul are o lungime ce variază între 6—30 metri. Capul este mic în raport cu corpul şi forma variază între şarpe, focă şi câine de mare; botul este alungit şi foarte mare; ochii strălucitori, cu reflecte roşii; gâtul este foarte lung, cam a 5-a parte din lungimea totală, subţire, terminându-se cu o lărgime ca nişte umeri pe care sunt două înotătoare ca ale focei.

Corpul este rotunjit, mai gros înainte şi se termină cu o coadă foarte lungă, cam jumătate din lungimea totală, în partea dinapoi are 2 înotătoare mai mici ca cele din faţă.

Pielea este netedă şi strălucitoare; se crede că e acoperită cu păr ca şi la focă; culoarea după unii este cenuşie-galbenă, neagră după alţii, şi mai închisă pe spate decât pe lături.

Unii susţin că acest animal nu este un şarpe propriu zis, ci o specie de focă. Lucrarea lui Oudemans a făcut senzaţie; iar când în 1897 şi 1898 animalul 'şi făcu apariţia de mai multe ori, atrase atenţiunea savantului nostru compatriot, d-l Emil G. Racoviţă, directorul institutului de speologie din Cluj, care pe atunci se găsea ambarcat pe vasul Belgica în campanie ştiinţifică antartică. D-sa a făcut o comunicare asupra acestui animal la Societatea Zoologică din Franţa, ca unul care era cel mai în măsură să îşi dea avizul.

D-sa, spune următoarele: In 1897, luna Iulie, canoniera Avalanche întâlni în baia Fai-Tsi-Long, Indochina, două animale cam de 20 m. lungime şi 2—3 m. grosime, ce se deplasau prin mişcări verticale ondulatorii. Comandantul canonierei Locot. de vas Lagresille, ordonă să se tragă dela 600 m. în ele. Lovitura pare că a dat greş căci animalele s'au scufundat. In 1898, luna Febr. canoniera comandată de acelaş ofiţer, întâlni iarăşi în aceiaşi bae două animale la fel. După ce trase în ele fără a le lovi, porni în urmărirea lor; vasul însă având o viteză relativ mică faţă de ele, nu le-a putut prinde, aşa că după două ore şi jumătate de urmărire din cauza întunericului s'a abandonat urmărirea.



Şarpele de mare văzut de un vas în 1856.

In timpul urmăririi s'a putut constata că animalele aveau culoarea cenuşie şi cu înotătoare negre.

La o recepţie dată în onoarea Guvernatorului Indochinei, Comandantul istorisi întâmplarea, dar fu ascultat cu neîncredere. A doua zi, 24 Febr. pe când canoniera se găsea încă în Baia Along, având la bord alţi 8 ofiţeri, între care şi comand. Crucişătorului Bayard, au văzut iar două animale la fel. Canoniera porni în ur-

mărirea lor şi, deşi doi ofiţeri aveau aparate fotografice, surprinşi de acest straniu spectacol nu le-au utilizat. Ceiace s'a observat a fost: mişcările ondulatorii verticale caracteristice, lungimea cam de 20 m.; capul ca de focă; dar ce mai mare, scotea o respiraţie diferită de a focelor; culoarea cenuşie bătând în negru.

In urma acestei apariţii, Amiralul Bedoliere scrise Guvernatorului că animalele pe seama cărora s'a făcut glume în ajun de data aceasta au fost văzute de 10 ofiţeri.

Se hotărî o goană în Baia Aolng spre a se prinde un astfel de animal (Megophias), dar din cauza unor evenimente această goană fu abandonată.

D-l Racoviţă începu o anchetă, şi după informaţiunile date de Comandantul canonierei Avalanche, a putut să se stabilească unele date asupra acestui Megophias. El este un animal timid care nu atacă nici o dată, ,căci deşi a fost atacat nu s'a opus, ci a căutat scăparea prin fugă. El face nişte salturi şi sărituri nebunatice deasupra mărei, ceiace face să se confunde cu Caşalotul. In general apare pe timp frumos şi pare a se nutri numai cu peşti, căci se semnalează adesea printre bancuri.

Respiraţia sa se face pe nări, iar nu ca la cetacee; trecerea sa pe suprafaţa mărei e semnalată prin o dâră uleioasă ca şi la unele cetacee, şi răspândeşte un miros urât.

Megophias trăeşte mai mult prin Baia Along iar existenţa sa acolo se explică prin bogăţia deosebită a unei marine în acel loc

De altfel el a fost observat şi în oceanul Atlantic pe coastele Norvegiei şi în larg pe coastele Statelor-Unite.

D-l Racoviţă arată că a fost semnalat şi în strâmtoarea Magelan. Cum se face că până în prezent valurile n'au aruncat nici un cadavru la ţărm? Se crede că Megophias are corpul de o densitate superioară apei şi că el se scufundă când moare. D-l Racoviţă consiliază că atunci când se va întreprinde o goană de Megophias să nu se atace animalu lcu tunul, de oarece riscă să-l piardă, ci să-l harponeze.

Dar despre Şarpele de Mare, nu s'a vorbit numai atât: savantul profesor Gruvel i-a consacrat un capitol întreg în lucrarea sa asupra Indochinei. Acolo se găseşte o notă a directorului de oceanografie din Indochina care relatează date culese de pe cadavrul unui şarpe găsit la mal; o epavă în stare de putrefacţie foarte avansată iar capul dispărut.

Lungimea corpului fără cap, era de 19 m. şi un metru grosime. Animalul era format din segmenţi; fiecare segment de un metru lungime şi şase zeci c .m. grosime, avea şi o pereche de apendice de opt-zeci cm. tegumentele sunau metalic ca tabla, culoarea era de un negru închis pe spate şi galben pe pântece, iar mirosul ce exala era de nesuferit.

Numele dat acestui animal este „Con rit" sau mii de picioare.

O altă descriere care ne confirmă existenţa Şarpelui de mare este lucrarea d-lui Dr. G. Petit: *„Industria peştelui la Madagascar".*

Cu ocazia unor misiuni ştiinţifice, în noaptea de 20—21 Ianuar. 1926 a părăsit localitatea Lavenombato spre a se duce la Tulear în o pirogă. Pe la miezu lnopţii când se găsea între Sarodrano şi Ankilibe a văzut o lumină vie şi mişcătoare cu întreruperi de câteva secunde, care se arăta cam la doi km. de pirogă. Ea avea aspectul să fie emisă de un corp învârtitor în jurul unui ax, iar în urma acestei lumini se vedea o dâră fosforescentă.

Vâslaşii din faţă sau întors cu faţa înapoi spre a nu vedea spectacolul, pe când cârmaciul se uita în fundul pirogei, iar vâslaşilor din urmă le clănţănea dinţii de frică.

După ce piroga trecu după nişte stânci şi nu se mai văzu lumina pescarii îi explică că au scăpat de un mare pericol, că au întâlnit un Tompondrano şi că trebue să se aştepte la o mare nenorocire. Ei puse în legătură un ciclon ce sosi cu această întâlnire.

Malgaşii îl descriu sub aspecte aşa de diferite că justifică întru câtva neîncrederea ce s'a pus în existenţa lui. Explicarea este teama ce le-o inspiră. Astfel pentru unii, animalul are labe, unii zic că are apendice, alţii susţin că este vărgat în sensul longitudinal cu colori diverse, albicioase, roşiatice, verzui etc. Spre a se înlătura pericolele ce se ivesc când se întâlneşte se atârnă în prova bărcii o secure şi un inel de agint. Acesta este faimosul animal despre care s'a vorbit atât de mult şi a cărei existenţă era pusă la îndoială... Cine poate pretinde că se cunosc toate fiinţele vieţuitoare de pe glob? Câte vieţuitoare nu stau ascunse în imensitatea mărei şi numai întâmplarea le scoate în faţa cercetătorilor. Se prea poate ca într'o bună zi şi monstrul acesta, care intrase în domeniul legendelor, să constitue principala piesă de atracţie a vreunui mare muzău zoologic.

G. M.

Al 8-lea voiaj medical internaţional pe Coasta de Azur

Luând parte la voiajul medical pe Coasta de Azur, de vacanţa Crăciunului trecut — *voyage bleu* — cum i se spune, cred interesant şi util a face un mic rezumat şi câteva considerațiuni asupra celor văzute.

Pentru a face cunoscut medicilor minunatele condiţiuni a unei regiuni a Franţei şi pentru a da ocaziunea să se strângă legăturile ce unesc pe membrii Marei Familii Medicale, Societatea Medicală a litoralului mediteranean, sub patronajul facultăţilor din Lyon, Marseille, Montpellier şi Bordeaux, organizează anual voiaje medicale internaţionale pentru medici, familiile lor şi studenţii în medicină.



Marsilia

Organizarea acestor voiaje oferă participanţilor condiţiuni incomparabile de confort şi comoditate, efectuându-se pe timpul vacanţelor de Crăciun (voyage bleu) şi Paşti (voyage rose).

La vizita fiecărei staţiuni părţile instructive ale programului alternează cu cele mai frumoase parcursuri turistice şi recepţiuni cordiale. Puse sub presidenţia unui profesor cu renume şi sub conducerea ştiinţifică a unor profesori buni cunoscători ai chestiunilor medicale în legătură cu climatul regiunei, oferă participanţilor agreabilul împletit cu instructivul.

Voiajul la care am luat parte a fost pus sub direcţia ştiinţifică a profesorului Laignel-Lavastine, secondat de profesorii Marcel Labbé şi Duhot (Lille).

Printre participanţi al căror număr mai mare îl formează Francezii şi Belgienii, cari vin să-şi petreacă frumos vacanţele, se aflau şi mulţi de departe:

Gosselin-Canada; Laraque ministru plenipotenţiar al Republicei Haiti; profesor Cuellar, decanul Facultăţii de Medicină din Bolivia; Dr. Rijn-Amsterdam, etc.

Alături de aceste figuri proeminente se afla însă şi tineret, studenţi, studente, precum şi figuri vesele, confratele belgian Dandois şi elveţianul Dr. Müller, creindu-se astfel o atmosferă veselă de simpatie şi repauz.

Adunarea s'a făcut la Marsilia la 26 Decembrie seara.

In ziau de 27 sub conducerea d-lui Brenier ,directorul serviciilor administrative, s'a vizitat Camera de comerţ; apoi cu iachtul mu-

nicipalităţii debarcăm la Pharo, unde se află un vechi castel aparţinând pe vremuri împărătesei Eugenia, iar în prezent adăposteşte Facultatea de Medicină.

Aci vizităm Facultatea. Ni se face o frumoasă primire de primarul Marsiliei, doctorul Ribot. Cu auto-care suntem transportaţi la Aix-en-Provence, renumit prin apele sale thermale cu acţiune salutară în stările flebitice şi varicoase. Suntem întâmpinaţi de d-nul Cadière, administratorul societăţei thermale şi de corpul medical.

A doua zi, dela Marsilia, tot în auto-care, admirăm frumuseţea peisagiului şi vizităm Toulonul. Confratele Berthellet primul ajutor de primar, ne oferă o splendidă recepţie în numele Municipalităţei în locul primăriei. După vizitarea muzeului ne transportăm cu trenul la Hières unde ascultăm conferinţa chirurgului Bérard dela spitalul Renée-Sabran şi interesantul istoric asupra helioterapiei făcut de profesorul Duhot. Confratele Jaubert în calitate de primar, ne face o recepţie seara la Casino. A doua zi dimineaţa vizităm plaja şi stabilimentul heliomarin al d-rului Jaubert; deasemenea fondaţiunea Renée-Sabran unde d-rul Bérard ne arată minunatele rezultate obţinute prin soare şi mare.

In după amiaza aceleiaşi zile plecăm spre Saint-Raphael cu trenul care merge foarte încet dealungul tărmului minunat.

Dela Saint-Raphael, unde ni se organizează recepţii, tot restul voiajului îl facem în auto-care.

In ziua de 30 Decembrie vizităm Fréjus, celebru prin plaja sa evocatoare a întoarcerei dela Elba; apoi Agay cu încântătorul său golf; Trayas renumit prin florile sale; Cannet şi Cannes.

La Cannes d-rul Henri Lew ne dă interesante explicaţii asupra meteorologiei Coastei de Azur. A doua zi vizităm Super-Cannes cu sanatoriul maritim Santa-Maria şi clinica dietetică de Valergues (Dr. Faure) şi asistăm la producţia unei şcoli de educaţie fizică. Nu se poate uita pitorescu dela Juan-les-Pins şi capul Antibes.

Reîntorcându-ne seara la Cannes, a doua zi se pleacă spre Grasse unde vizităm fabrica de parfumuri Molinard, apoi clinica Helios cu o terasă scăldată în soare, muzeul Fragonard, împrejurimile pitoreşti Vence, Saint-Paul, Cagnes cu grădina zoologică ajungând apoi la Nice.

A doua zi vizităm Nice, Cimiez, Mont-Boton şi interesanta uzină de ozonizaţia apelor, unde d. Ancel, inginerul şef, ne dă explicaţii.

In ziua de 3 Ianuarie facem o excursie la Peïra-Cave acoperită de zăpadă şi la Luceram. La 4 Ianuarie după vizitarea observatorului din Nice, pe marea Corniche ajungem la Turbie. Aci la Turbie vederea este minunată. Apare în depărtare Mentonul şi Italia, jos Monte-Carlo şi Monaco. Trecem apoi la Roquebrune şi Cap-Martin scăldat mereu de soare. Deasemenea dela Menton trecem frontiera italiană pentru a vizita renumitele grădini dela Mortola şi castelul Grimaldi unde îşi are instalate laboratoriile şi parcul de maimuţe dr. Voronoff. Om agreabil, cu multă simpatie ne dă explicaţiuni asupra lucrărilor şi experienţelor sale. Cu deosebită plăcere am văzut aci pe d-rul Alexandrescu, un distins colaborator al d-rului Voronoff.

In ziua de 5 Ianuarie trecem la Bordighera unde se face o mică comemorare a lui Pasteur, care a stat câtva timp aci. Apoi prin San-Remo ne înapoiem la Menton-Garavan — supranumit şi perla litoralului.

Zilele de 6 şi 7 Ianuarie le petrecem la Monte-Carlo vizitând minunata ţară a prinţului Ludovic II. Grădinile zoologice, sălile de joc, stabilimentul fizioterapic, splendidul muzeu oceanografic, palatul prinţilor de Monaco, frumosul spital dirijat de d-rul Marsan; apoi instalaţiunile de băi de mare, piscina dela Monte-Carlo-Beach iţi stârnesc toate admiraţiunea la fiecare pas şi-ţi dai seama pentruce produce atâta atracţiune în lumea întreagă.

Deasemenea suntem obiectul de atenţie al micei ţări unde seara ni se oferă un somptuos dineu de guvernul principatului sub preşedinţia d-rului Marsan, vechi prezident al Consiliului Naţional şi d-lui Mauran şeful de cabinet al Prinţului.

Ne întoarcem spre Nice pe Cornicha mijlocie oprindu-ne la Beaulieu şi Cap Ferrat, unde d-rul Hérart de Bessé ne arată minunatele plantaţiuni de flori şi pomi fructiferi (lămâi, portocali, ananas, banane).

Ultima zi, 8 Ianuarie, stăm la Nice ascultând o conferinţă frumoasă şi documentată asupra climatului mediteranean, a d-rului Maurice Faure ţinută la Casa de Sănătate „Délices" a d-rului Martinand. Seara dineu de adio cu personalităţile din Nice şi gazetari.

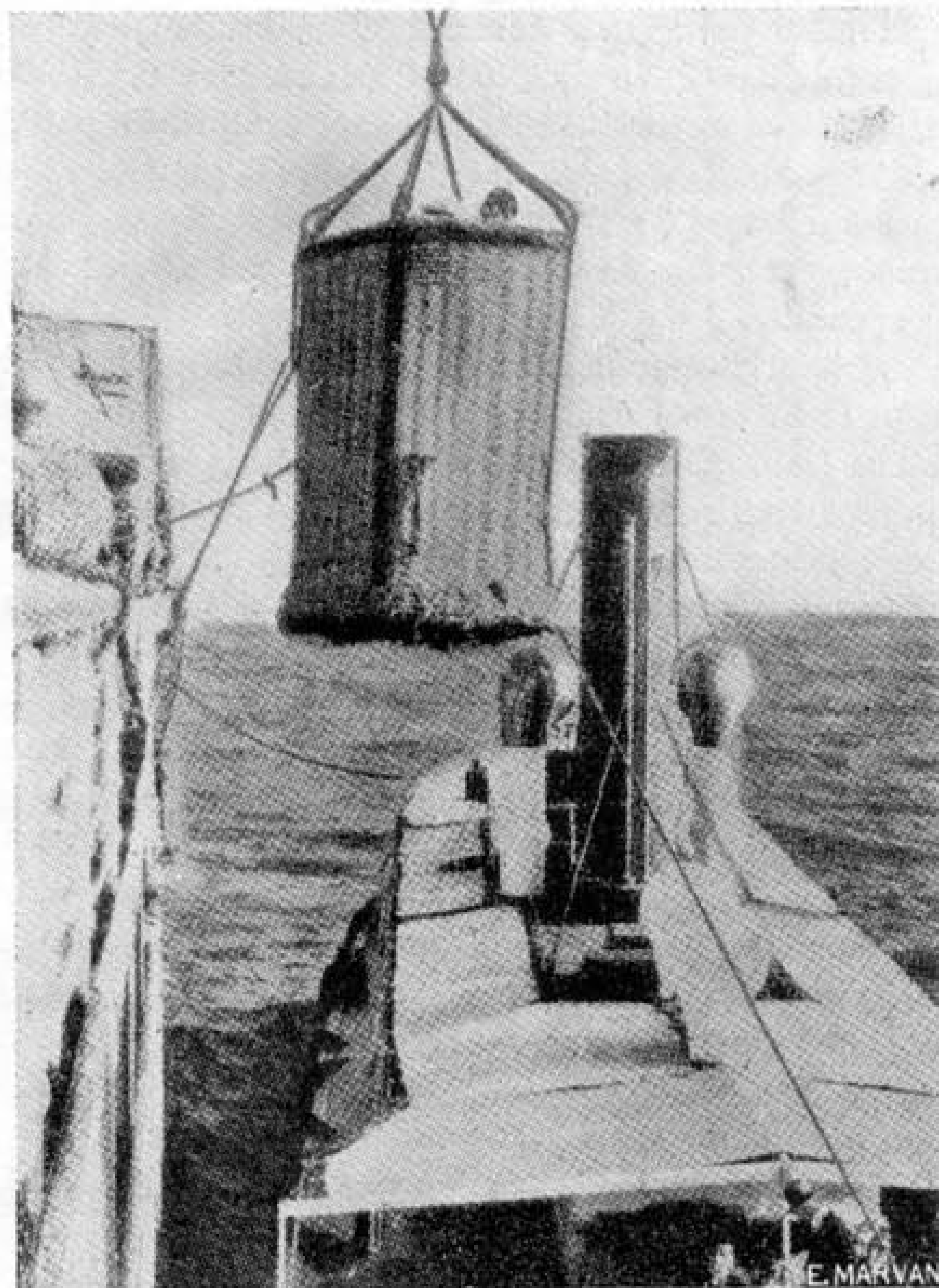
Am crezut necesar să rezum cât se poate de scurt acest plăcut şi interesant voiaj în Sudul Franţei, pentru a evidenţia grija ce o depun străinii, şi în special Francezii, să-şi valorifice şi să atragă atenţia asupra acestei regiuni din ţara lor aşa de bine înzestrată de natură.

Medic General ILIE CONSTANTINESCU

Imbarcarea pilotului

Sunt porturi în care nu se poate intra şi regiuni care nu pot fi străbătute fără pilot.

La Dungeness, un mic port din sudul Angliei, vapoarele iau piloţi pentru Londra, Dunkergue, Anvers, Hamburg, deşi aceste porturi sunt destul de îndepărtate de Dungeness.



Imbarcarea pilotului pe timp rău.

Pe vreme bună sau cu valuri suportabile, operaţia e uşoară. Vasul care are nevoie de pilot stopează şi se aşează cu prova la vânt şi val. Vasul pilot opreşte în acelaşi fel la oarecare depărtare şi o mică bărcuţă e lansată la apă, cu trei oameni la lopeţi şi pilotul la cârmă, cu geamantanaşul şi haina de ploae lângă el.

Marinarii vâslesc cu nădejde şi se apropie de vas, de unde li se aruncă o *saulă*, o frînghie. Prinsă de ea, barca acostează la vas, în dreptul scării de pilot, care e lăsată dealungul bordului până la apă.

Urcuşul pe această scară cere deprindere de maimuţă. Inchipuiţi-vă două frighii paralele, unite din distanţă în distanţă cu câte o bucată de lemn servind ca trepte.

Pilotul trebue să aştepte momentul favorabil ca să se prindă de scară când valul urcă barca, ca apoi să rămână atârnat în aer. Pe când bagajele sunt trase la bord cu o fringhie, picioarele pilotului, prevăzute cu un fel de apărători, se lovesc de bordaj, ca limba unui pendul pe o mare furtunoasă. Totuşi... îmbarcarea se termină cu bine, iar barca se reîntoarce la vasul pilot, unde e din nou ridicată pe bord.

Când vremea e rea, valurile mari, acostarea vasului pilot sau a unei bărci ar însemna zdrobirea de vapor. In asemenea cazuri pilotul, uneori chiar pasagerii, sunt îmbarcaţi sau debarcaţi cu ajutorul unor coşuri care se ridică şi scoboară cu scripeţi, aşa cum se poate face o ideie din ilustraţie. *M. D.*

Noua lege pentru organizarea muncii în porturi

Nu avem prea destule legi? Era nevoe încă de o lege pentru munca în porturi?

Da. Era nevoe de o lege de protecţie a muncei, pentru că muncitorii din porturile noastre nu sunt organizaţi şi conştienţi de interesele lor precum sunt cei din porturile apusene.

Erau exploataţi neomenos de şefii de echipă (vătafii), cari se îmbogăţeau sugând cu lăcomie şi de la Capital şi dela Muncă.

In fond toate nesfârşitele conflicte din porturile noastre nu se datorau unor ciocniri între capital şi muncă, ci unor veşnice frământări din cauza intermediarelor cari speculau ambele părţi.

Când s'a lucrat *Codul Muncei* nu s'a avut în vedere situaţia excepţională a muncei în porturi. Acum, prin noua lege specială, se repară răul pe care intermediarii şi politicianismul îl pricinuiau vieţei porturilor noastre.

Aplicând principiul echitabil al rotaţiei, fiecare muncitor va intra la rând în lucru prin biroul de muncă, şi va primi în mână tot preţul muncei sale. O serie de opere de ocrotire socială ca, adăposturi, băi, biblioteci, se vor putea realiza în curând pentru civilizarea porturilor româneşti.

Iată care este textul acestei legi care s'a pus în aplicare după întocmirea unui amănunţit regulament:

Art. 1. — Munca în porturi va fi executată numai de către muncitorii permanenţi, înscrişi în căpitănia portului pe baza principiului de rotaţie, în asemenea condiţiuni încât toţi muncitorii intrând în prevederile prezentei legi să obţină de lucru în mod egal.

Sunt muncitori permanenţi acei cari şi-au făcut o profesiune obişnuită din munca în porturi, şi au domiciliul stabili de cel puţin şase luni în portul în care lucrează.

In cazul când muncitorii permanenţi nu vor putea efectua muncile existente în porturi, comisiunea muncii, prevăzută de art. 2 sau comitetul ei restrâns, va putea autoriza ca alţi muncitori din porturile apropiate şi în caz de lipsă muncitorii flotanţi să lucreze pe un timp determinat.

Art. 2. — In acest scop se înfiinţează în fiecare port fluviul sau maritim al României o comisiune a muncii compusă din:

a) Inspectorul muncii sau delegatul său;

b) Căpitanul portului sau delegatul său, cu vot consultativ;

c) Doi reprezentanţi ai patronilor din port;

d) Doi reprezentanţi ai muncitorilor din port.

Desemnarea reprezentanţilor patronilor şi ai muncitorilor se va face după normele prevăzute în regulamentul de aplicare al acestei legi.

Reprezentanţii patronilor şi ai muncitorilor vor avea câte un supleant cari îi vor înlocui în caz de lipsă şi cari vor fi desemnaţi după aceleaşi norme ca şi titularii.

In porturile unde sunt docuri sau silozuri, va face parte de drept din comisiune cu vot consultativ şi inginerul portului sau delegatul său.

Sediul comisiunii va fi la căpitănia portului.

In porturile unde sunt tribunale, comisiunea va lucra sub preşedinţia primului-preşedinte, a preşedintelui tribunalului sau a delegaţilor lor. In celelalte porturi comisiunea va lucra sub preşedinţia judecătorului de ocol în circumscripţia căruia se află acel port sau a ajutorului său.

Pentru rezolvarea chestiunilor curente, Comisiunea va putea să-şi delege un comitet din sânul ei, din care face parte un patron şi un salariat.

Art. 3. — Atribuţiunile acestei comisiuni sunt:

a) Să supravegheze executarea muncii în port pe baza principiului rotaţiei;

b) Să verifice toate autorizaţiile sau carnetele de muncitori în port, eliberate de căpitănie, calificând pe muncitori după specialităţile de muncă;

c) Să avizeze asupra măsurilor necesare pentru respectarea legilor, regulamentelor şi deciziunilor privitoare la munca în port;

d) Să supravegheze aplicarea tarifului de muncă din portul respectiv stabilit după normele arătate în articolul 5;

e) Să supravegheze ca muncitorii să primească salariul integral al muncii prestate.

Art. 4. — Deciziunile comisiunii, în afară de acele privitoare la tarif, prevăzute la aliniatul *d*, de sub articolul precedent, pot fi atacate de părţile interesate, în termen de 5 zile dela încunoştiinţare, cu apel la tribunalul respectiv, care va judeca de urgenţă şi cu precădere în camera de consiliu.

Art. 5. — Condiţiile de muncă şi tariful de remunerare a muncii în fiecare port vor fi uniforme pentru aceleaşi categorii de muncitori după specialităţi.

Acest tarif se va putea fixa prin acordul părţilor interesate; iar în caz când acest acord nu se poate înfăptui, tariful se va fixa după normele şi procedura prevăzută în legea pentru reglementarea conflictelor de muncă.

Dacă în tarif nu se prevede un termen de valabilitate, atunci durata acestui tarif va fi considerată de 6 luni.

Tariful va fi înregistrat, până la înfiinţarea Camerelor de muncă, la inspectoratul respectiv al muncii.

Prin derogare dela legea asupra contractelor de muncă — Titlul IV — nu se vor putea încheia convenţii colective de muncă prin care să se fixeze tarife de remunerare a muncii, aplicabile numai unei părţi din totalitatea muncitorilor de aceeaş specialitate din portul respectiv

Orice convenţie colectivă de muncă care se va încheia cu nerespectarea dispoziţiunilor de mai sus va fi nulă.

Art. 6. — Nu se poate face nici o reţinere din salariile muncitorilor, exceptând acele privitoare la scule, cheltuelile comisiei şi biuroului muncii şi operilor de asistenţă, ocrotire şi educaţie a muncitorilor din port. Aceste reţineri se vor face cu avizul comisiunii muncii din port şi cu aprobarea Ministerului Muncii, Sănătăţii şi Ocrotirilor Sociale.

La cheltuelile pentru comisia şi biuroul muncii vor contribui cu o cotă egală cu a muncitorilor şi patronii.

Art. 7. — Este cu desăvârşire oprit angajarea muncii prin vătafi (antreprenori de muncă).

Oricine va angaja munca în porturi, direct sau indirect, prin vătafi (antreprenori de muncă), se vor pedepsi cu amenda dela 5.000 lei la 50.000 lei. Această amendă se va încassa în folosul Ministerului Muncii, Sănătăţii şi Ocrotirilor Sociale şi se va transforma în închisoare în caz de insolvabilitate.

Contravenţiunea se va constata de căpitanii de port, iar procesul-verbal încheiat se va înainta tribunalului, pentru a aplica amenda. In porturile unde nu există tribunale, actele se vor înainta judecătoriei respective, pentru a aplica sancţiunea.

Judecata se va face de urgenţă în termen de zece zile dela primirea dosarului dela căpitănie, care va fi datoare ca în termen de 24

ore, dela alcătuirea procesului-verbal să-l înainteze locului în drept.

Contra sentinţei tribunalului ori a cărţii de judecată penală, contravenientul nu va avea altă cale de atac decât recursul la Inalta Curte de casaţie.

Art. 8. — Se prevăd următoarele sancţiuni pentru abaterile muncitorilor:

a) Muncitorul care nu e prezent la repartizarea muncii, nu se mai pune la lucru în acea zi;

b) Muncitorul care părăseşte nemotivat munca înainte de lăsarea pavilionului căpităniei portului, pierde dreptul la plata pe acea zi;

c) Muncitorul care părăseşte nemotivat munca angajată înainte de terminarea ei, pierde dreptul la plată;

d) Beţia atrage excluderea pe acea zi dela muncă;

e) Muncitorul care lipseşte nemotivat dela muncă timp de o săptămână, se şterge dintre muncitorii portului;

f) Beţia repetată atrage ştergerea depe tabloul muncitorilor din port;

g) Furtul, contrabanda, îndemnul la nesupunere, provocare de scandal, agitaţie în rândurile muncitorilor, insulte aduse funcţionarilor publici, nesupunerile la dispoziţiunile conducătorilor de muncă, ofense, ameninţări aduse publicului şi alte vini grave, pe lângă sancţiunile prevăzute de legi şi regulamente, pot atrage excluderea pe timp mărginit sau pentru totdeauna dela munca portului.

Sumele rămase din neplata muncitorilor, prevăzute la aliniatele *b* şi *c* ale acestui articol, cele realizate din reţinerile pentru operile de asistenţă, ocrotire şi educaţie, prevăzute la art. 6, precum şi amenzile rezultând din aplicarea art. 7, se vor consemna pe numele Ministerului Muncii, Sănătăţii şi Ocrotirilor Sociale la administraţia financiară locală şi vor servi exclusiv la opere de asistenţă, ocrotire şi educaţie pentru muncitorii acelui port.

Art. 9. — Sancţiunile prevăzute în articolul precedent se vor aplica provizoriu de către căpitănia portului, urmând ca hotărârea definitivă să se dea de către comisia muncii portului prin deciziile sale, care vor putea fi atacate cu apel, conform art. 4.

Art. 10. — Amănuntele de aplicare a prezentei legi vor fi desvoltate printr'un regulament.

Art. 11. — Toate dispoziţiile contrarii legii de faţă sunt şi rămân abrogate.

Această lege s'a votat de Adunarea Deputaţilor în şedinţa dela 11 Iulie anul 1931 şi s'a adoptat cu majoritate de una sută cincizeci voturi, contra două.

Pe marginea cărţilor

TRAGEDIA DARDANELELOR

Citind cărţile lui *Guèpratte* şi *Asmead-Bartllet* asupra operaţiilor din Dardanele, mi-a revenit în minte celebrul *Războiu Troian*, şi o fatală apropiere am făcut între cele două expediţii care au avut loc la interval de mii de ani.

Toate imperiile care s'au perindat la această încrucişare de drumuri terestre şi maritime, — denumită „Strâmtorile" — au terminat tragic, în fast şi sânge.

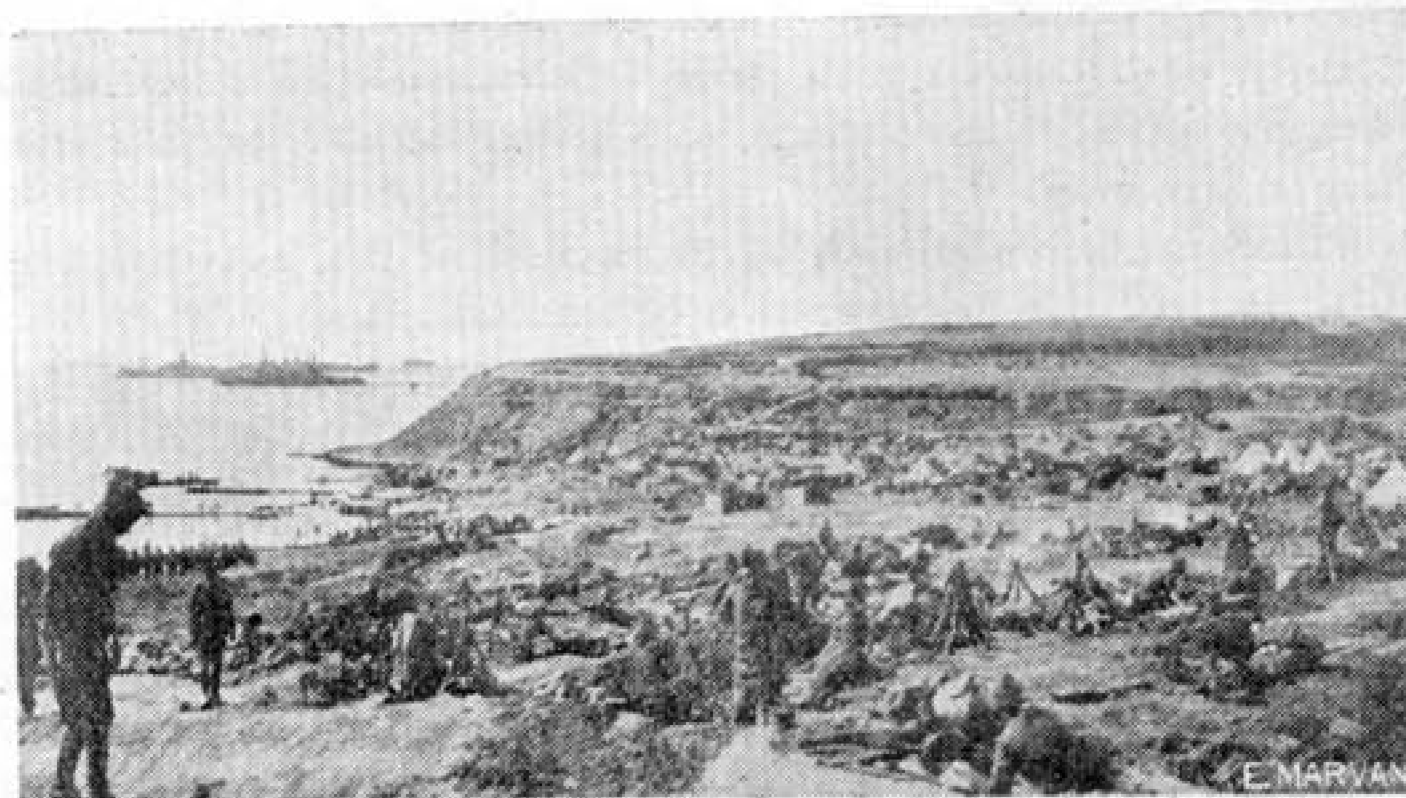
Pe aceste ţărmuri se înălţa odată *Troia*, măreaţa cetate, pe care Homer a făcut-o nemuritoare prin cânturile sale.

Pe stâncile Dardanelelor s'a ridicat Troia, pentrucă aici se închide Mediterana, acea împletitură de mătase albastră cu soare de aur, şi tot aci se leagă cu Marea Neagră, drumul către Caucaz şi către minele fabuloase de aur, aramă şi cositor, pentru care s'a vărsat atâta sânge în antichitate.

Intr'adevăr, când a venit Scamandes, în secolul XVII a. H. ca să fondeze Troia, a găsit în aceste ţinuturi o bogată vieaţă comercială, care cu timpul a trecut sub controlul şi autoritatea Troianilor. Dar Troia nu admitea liberul schimb şi pretindea impozite pe toate mărfurile care treceau prin această încrucişare de drumuri. Impozitul devenit dela o vreme prea mare războiul Troian a isbucnit.

Furia Heladei nu cunoscu margini. Ea armează 1185 de vase şi aruncă asupra Troiei, 100.000 (una sută mii) de soldaţi.

E formidabil! Corpul expediţionar Anglo-Francez care a atacat Sevastopol-ul la 1854 nu a atins această ţifră. Iar în 1915, Franţa şi Anglia meditând la atacul Dardanelelor, ar fi putut să-şi amintească, nu fără folos, expediţia lui Agamemnon.



Prima debarcare la Dardanele.

Trebuie să se ştie un amănunt, că nimeni din corpul expediţionar al lui Agamemnon, nu era marinar. Au acceptat totuşi războiul maritim, cu cele mai mari proporţii cunoscute vreodată, pentru că Agamemnon, stăpânul pădurilor şi şantierelor navale, preşedintele trustului armatorilor Danaeni, mobiliză toate societăţile afiliate şi le chemă în ajutorul Patriei.

Toţi au răspuns — industriaşi, negustori, constructori de corăbii, — înţelegând foarte bine, că dacă tariful prohibit va continua să fie menţinut de Troiani, vor fi obligaţi să renunţe la orice fel de întreprindere sau afacere, acceptând crudul şomaj.

Iată cum, războiul Troian, cu fond strict economic, prezintă foarte multe caractere asemănătoare cu conflictele mai recente.

In timpul acestui războiu, eroul Protesilas, ajungând primul la ţărm, sare curagios pe uscat, deşi oracolul profetizase că primul soldat care va atinge pământul Troian, va plăti aceasta cu preţul vieţei...

In 1915, primele trupe debarcate la Dardanele, au fost destinate aceluiaş sacrificiu profetizat de oracolul legendar.

Comandantul şef — Agamemnon — îşi instalează cartierul general în centrul flotei; Achile şi Ulise, comandanţii armatei flanchează cu statele majoare respective extremităţile frontului.

Cei trei şefi au făcut ceiace ar face şi trei generali din secolul nostru. Adevărată tactică şi strategie. Nici o diferenţă. Dealtfel războiul e o artă, care nu se schimbă decât în ceiace priveşte bătaia gurilor de foc.

Evenimentele s'au desfăşurat în jurul Troiei la fel ca în orice armată combinată.

Discuţiuni sterile, alegere de obiective secundare.

Se insistă că inamicul nu se află numai acolo unde este, şi trebuie căutat şi unde nu este...

Bravul Achile e trimes de 12 ori către insulele îndepărtate pentru a le pustii. Se produc neînţelegeri între şefi cu ocazia împărţirei vreunei prade (sau cum am zice astăzi din cauza prerogativelor sau onorurilor).

Achile se ceartă cu Agamemnon. Frumoşii ochi ai unei zâne sunt cauza. (Cântul II şi IX).

Dar, în cele din urmă, trecând şi peste nebunia lui Hector şi a tovarăşilor săi, care urmăreau incendierea flotei, — după 10 ani de crude experienţe, când totul era aproape pierdut, se instituie

Comandamentul unic — şi Troia este luată cu asalt.

Astfel s'a sfârşit războiul Troian — şi de atunci Troia a fost rasă de pe suprafaţa pământului. E just, încercări de a reînvia Troia au făcut şi Alexandru cel Mare, Syilla şi Cezar, dar fără rezultate practice, căci începeau să se convingă de eroarea fundamentală a legendarului Scamandes, ridicând Troia pe ţărmul Dardanelelor. Târziu de tot s'a descoperit importanţa capitală a malurilor Bosforului, căci abia în secolul VII a .H. Byzos fondă lângă Cornul de aur Bizanţul, devenit apoi Constantinopol şi în urmă Stambul. De acum înainte — în tot cursul istoriei, — nu mai putea fi vorba de Troia. Cu toate acestea Dardanelele au continuat să rămână o problemă nerezolvată, căci înainte de toate aci este anticamera Bosforului.

Intr'adevăr, începând dela 1873, Englezii ne mai având nici un rival pe mare, tind la cucerirea celor cinci oceane.

De sigur Constantinopolul i-a tentat.

Amiralul Duckworth încearcă să forţeze Dardanelele. Operaţia nu a reuşit, căci ambasadorul Franţei, Sebastiani, fortifică Dardanelele din vreme.

In timpul marelui războiu, chiar în faţa ezitărilor din partea Turcilor, Aliaţii convin aproape instinctiv, de a arbora pavilioanele lor în Stambul, pentru a opri pe bieţii Turci pe panta fatalităţei şi pentru a stabili o legătură cu Rusia — devenită din zi în zi mai necesară. Nici nu se putea o mai perfectă asemănare cu războiul Troian. Grecii au luptat pentru liberarea strâmtorilor. Aveau nevoie să importe aurul brut, arama şi cositorul din Colcida, şi să exporte tot acolo, bijuteriile lor, armele lor, undelemnurile şi vinurile lor.

In 1914 Aliaţii aveau nevoie să trimeată în Rusia arme, muniţiuni şi să aducă de acolo grâu, şi mai ales soldaţi — plusul de efectiv de care dispunea larg imperiul Ţarilor. Cu alte cuvinte Aliaţii, ca şi Agamemnon, au luptat pentru liberarea strâmtorilor.

„Alte timpuri, aceleaşi nevoi" !

Ce-au făcut Grecii ?

Au aruncat dintr'odată o sută de mii de soldaţi sub zidurile Troiei, care termbină prin a fi cucerită.

Ce au făcut aliaţii ?

Mai întâi o scăpare din vedere, de mare importanţă : au trimes o flotă fără armată pentru debarcare, şi apoi au acordat Berlinului timpul necesar pentru a veni în ajutorul Turcilor.

Se ştie precis dela 27 Noembrie 1914 că se vor ataca strâmtorile, — şi cu toate acestea prima salvă s'a tras în ziua de 19 Februarie 1915.

După aceia operaţiunile se întrerup, ca să se reia la 25 Februarie 1915, din cauza vremei nefavorabile, care complică totul la mare.

Cu toate acestea o raţiune motivă atitudinea Comandamentului aliat.

După cum în timpurile Homerice, augurii arătau semne rele şi convingeau pe şefi să renunţe la bătălie, căci sângele va curge de prisos, tot aşa ştirile falşe, ingenios răspândite de inamic, paralizară în multe rânduri veleităţile ofensive ale Comandamentului aliat.

Ştirile falşe erau minele de fund, cele plutitoare, cele derivante şi torpilele de tot felul. Generatorul acestora era Dardanelele.

Bine înţeles, Comandamentul a căzut în cursă şi a început a lua multiple măsuri de precauţiune.

Recunoaşteri, dragaje, etc. etc.

Ca dovadă despre toate acestea e următoarea reflexiune a unui ofiţer francez din jurnalul său de bord, la data de 28. II. 1915.

„Ceiace e mai trist e faptul că inamicul a câştigat timp pentru „reparaţii diverse şi multiple şi chiar pentru întărire, aşa că „forţarea Dardanelelor va deveni cu adevărat deficilă.

„Surpriza de odinioară nu mai e posibilă".

S'a aruncat întotdeauna, asupra operaţiunilor dela Dardanele, vălul pudicităţei, şi s'a exaltat numai eroismul celor cari au căzut sacrificaţi. Ca şi cum greşelile comise micşorau din grandoarea sacrificiului soldaţilor, marinarilor şi ofiţerilor morţi.

Cât sânge vărsat pe acest pământ al strâmtorilor ?!

Parcă ar sta la pândă între aceste maluri stâncoase o vrăjitoare! Să fie oare blestemul de odinioară al Troianilor ?

Ori cum ar fi, e straniu, cum toate marile aventuri încercate pe aceste meleaguri, au terminat rău, şi tot ce s'a clădit s'a prăvălit în sânge !...

Un lucru e sigur, că nici Bizanţul şi nici Stambulul n'au desminţit Troia, şi că influenţa nefastă care pare să fi fermecat unul din cele mai nobile peisagii ale planetei noastre, n'a piedut din forţă, în decursul vremurilor, fapt care a determinat, şi pe bună dreptate, pe cel mai de seamă bărbat de stat al Turciei, de a transplanta inopinat capitala sa, de pe malurile încântătoare ale Bosforului în ţinutul cel mai aspru al Anatoliei.

Locot. E. TRANDAFIRESCU

12. I. 1932, Constanţa.

Recenzii

AUTONOMIA ŞI ZONELE LIBERE

D. Inginer *P. Demetriade* este un vechiu şi reputat cunoscător al chestiunilor de exploatare a porturilor. Cartea d-sale are un deosebit interes azi când se discută proectele olandeze cu privire la schimbarea felului de exploatare a silozurilor din principalele noastre porturi.

Cartea apărută din 1927, este azi de-o palpitantă actualitate.

Nu-i o lucrare de vagă teorie, ci rezultatul unei munci de 25 de ani în serviciul porturilor româneşti.

Cu deplină competenţă rezolvă problemele de exploatare a porturilor în comerţul pe apă.

Tablouri statistice ale activităţii porturilor noastre, dibaci întocmite, însoţesc lucrarea.

Analele Brăilei s'au ocupat pe larg despre această bogată şi documentată lucrare împărţită în trei părţi.

1) In prima parte, autorul caută, mai întâi, să definească şi să evalueze averea statului în cele patru porturi principale ale noastre; astfel, se dau lungimea chiurilor, suprafaţa platformelor şi a magaziilor, utilajul fiecărui port, etc. Apoi, se înfăţişează traficul celor patru porturi, pe baza unor statistici bogate şi competent interpretate şi controlate. Foarte interesante sunt alăturările comparative între traficul celor patru porturi, precum şi pentru fiecare din ele, comparaţia între activitatea de acum şi cea dinainte de răsboiu. Din aceste comparaţii reiese, atât importanţa fiecăruia dintre porturi, cât şi rostul special ce-l are fiecare în cadrul vieţii noastre economice. După expunerea traficului, se studiază veniturile şi cheltuelile exploatării celor patru porturi. Capitolul acesta are o importanţă deosebită, fiindcă oferă o bază de apreciere a randamentului activităţii porturilor noastre, a celui actual şi a celui potenţial, sprijinind astfel studiile în vederea reorganizărilor proectate, în cadrul regimului de autonomie a porturilor sau de zonă liberă. Un alt capitol notează judicioase comentarii asupra problemelor muncitoreşti în legătură cu porturile noastre, probleme foarte delicate şi de multe ori decisive pentru prosperitatea porturilor noastre, dar mai ales pentru Brăila, unde muncitorimea de port constitue o însemnată massă socială.

2) *Partea a II-a, care tratează problema autonomiei porturilor,* începe printr'o expunere a modului cum sunt exploatate cele mai însemnate porturi din diferite ţări străine. Astfel, se dau bogate amănunte în privinţa porturilor franceze, mai ales cu detalii speciale asupra portiului Strassburg, ca un model pentru porturile noastre, apoi se trece la porturile engleze, germane, italiene, a ţărilor-de-jos, cehoslovace, jugoslave şi bulgare.

O concluzie generală a acestui capitol este că : „exploatarea de

Stat a început să fie părăsită aproape în toate porturile mari şi importante".

După această expunere privitoare la exploatarea porturilor străine, se înfăţişează pe larg regimul exploatării porturilor din România. Capitolul acesta este cel mai interesant din toată lucrarea, prin mulţimea problemelor ce le prezintă în legătură cu viaţa porturilor noastre.

E important de reţinut că *„prima exploatare organizată a porturilor noastre se făcea de către comună, fără vreun amestec al statului"*. Tocmai peste 11 ani, prin legea din 1874, se prevede pentru prima oară amestecul *Statului* în exploatarea porturilor, sub forma controlului Ministerului de Agricultuă şi Lucrări Publice asupra unui comitet format din prefectul local, primarul comunei şi inginerul circumscripţiei. Mai târziu, la 1891, o nouă lege trece exploatarea porturilor *complet* în seama Statului, fără nici un amestec al comunei. Motivul acestei evoluţii a fost că oraşele amestecau veniturile taxei de $^1/_2\%$ cu veniturile proprii, fără să facă nici o lucrare în porturi.

Evoluţia aceasta a regimului porturilor noastre este înfăţişată în toate dataliile; se citează şi multe din articolele diferitelor legi şi regulamente respective.

Se prezintă amplu dispoziţiile pentru ultilizarea acelui „fond al porturilor", dispoziţii cari au făcut obiectul multor discuţii parlamentare şi multor legi. Astfel s'a ajuns la urmă *să se inaugureze o politică nouă în porturi, concentrând într'un singur fond veniturile, pentru a se putea întreprinde lucrări mari şi de interes general pe întreaga Dunăre românească, privită în întregul ei; acest punct de vedere era opus celui vechi, în care fiecare port avea venitul său aparte. Fondul porturilor era fond special,* în afară de buget.

Enumerând îmbunătăţirile necesare în porturile noastre dunărene, autorul ajunge la concluzia că ar costa peste un miliard lei actuali (1926) înfăptuirea acestor îmbunătăţiri. Dar statul, în situaţia de azi, este exclus să poată găsi acele fonduri. Deci soluţia e într'o *„organizare capabilă de a-şi procura pe cale de împrumut sau alte garanţii aceste fonduri.* Portul Strassburg din Franţa, asemănător întrucâtva porturilor noastre, a găsit soluţia într'o asociaţie *între stat şi comună.* Soluţia n'ar fi *întocmai* aplicabilă la noi, fiindcă statul posedă o mare avere imobiliară, de investiţii, în porturile noastre, pe când comunele n'au fonduri. La noi, tovarăşul statului nu poate fi decât un consorţiu compus din: oraşul respectiv: judeţele limitrofe portului; camerile de comerţ; armatorii de vase şi comercianţii interesaţi în porturi; sindicatele profesionale muncitoreşti, etc.

Consiliul, compus din membrii delegaţi ai instituţiilor intrate în tovărăşie, va asista pe directorul exploatării, organ unitar de conducere. Investiţiile statului, aduse ca aport în tovărăşie, îi vor da putinţa să aibă majoritate în consiliu. Fondurile necesare se vor putea obţine pe bază de împrumut, cu unităţi asigurate prin veniturile actuale ale porturilor în afară de aportul în bani adus de părţile intrate în compunerea consorţiului.

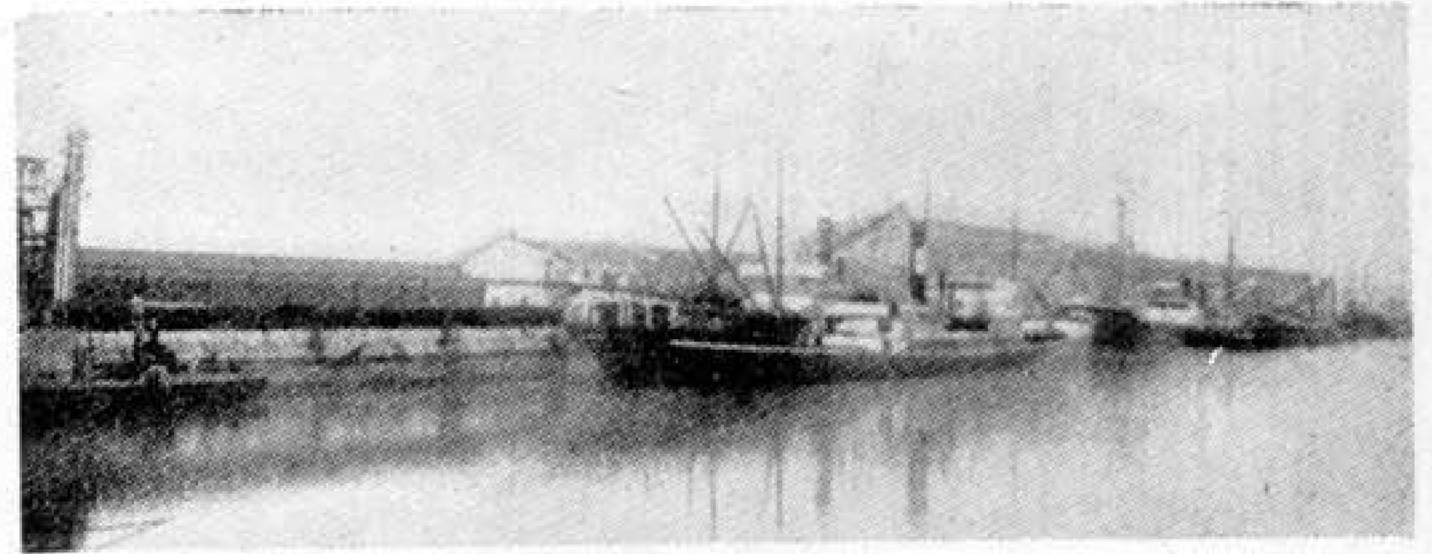
3) *In sfârşit, partea a III-a a lucrării se ocupă cu zonele libere.* Şi în această problemă se aduce o bogată documentare, aşa de necesară, mai ales pentrucă în ultimii ani chestiunea zonelor libere a fost larg desbătută de toate cercurile şi a fost privită, pe drept, ca mult mai uşor de a fi înfăptuită practic, decât *autonomia porturilor.*

Chestunile acestea două sunt strâns înrudite, dar nu trebue să se creadă, cum din confuzie au crezut unii, că ele nu se pot trata independent.

Acum, legea zonelor libere e fapt împlinit. Realizarea de fapt însă se pare că întâmpină dificultăţi şi întârzie prea mult, din cauza împrejurărilor economice generale defavorabile. Sperăm că aceste împrejurări se vor schimba şi zonele libere vor aduce buna lor înrâurire asupra porturilor noastre.

Ca idei preliminare a acestei părţi ce tratează problema zonelor libere la noi, se dau definiţiile la ceeace e *„intrepozit", „magazine generale", „port-franc", „zone libere"* — definiţii absolut necesare pentru înlăturarea confuziilor făcute de mulţi — şi, apoi, se trece la înfăţişarea regimului de întrepozitare, de magazii generale şi de zone libere în diferite ţări străine: Franţa, Germania, Anglia, Belgia, Olanda Austria, Ungaria, Italia, Finlanda, Statele Unite, Rusia, Grecia). Se descrie mai detailat regimul zonelor libere din porturile: *Hamburg, Copenhaga, Genova, Triest.*

Aici se arată ce a dovedit experienţa în privinţa instalării industriilor străine în incinta zonelor libere din porturile de mai sus. Documentarea asta e foarte bine venită, fiindcă se ştie că, la noi, ideea zonelor libere a fost socotită ca grav dăunătoare protecţiei industriei naţionale. Aceasta a şi împiedecat înfăptuirea mai din timp a zonelor libere.



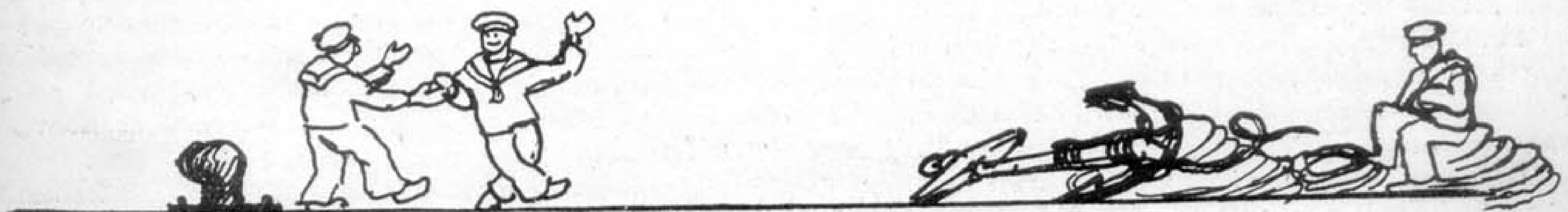
Bazinul docurilor Brăila.

In sfârşit, după aceste consideraţii pregătitoare, se trece la tratarea problemei zonelor libere în România. Se schiţează istoricul regimului de porto-franc, de care s'a bucurat oraşele Brăilei şi Galaţi, încă dela 1834, 1836, şi se menţionează diferitele legi cari au modificat acest regim în decursul vremii, până la 1883, când se desfiinţează complect acest regim. Atunci se preconizează *antrepozitele* în oraşele: Brăila, Galaţi, Constanţa — intrepozite ce au luat forma *Docurilor* la urmă, fără avantajele teritorului vamal liber. Se dau toate amănuntele acestei interesante evoluţii a ideilor şi a preocupărilor ce au condus la organizarea vieţii din porturile noastre. După această expunere istorică, se studiază felul practic în care se pot înfăptui zonele libere în porturile noastre: Brăila, Galaţi, Giurgiu, Constanţa, în raport cu caracteristicile fiecărui port.

Date statistice eloquente arată că *„numai introducerea regimului de zonă liberă poate readuce o viaţă nouă în porturile Brăila şi Galaţi.*

La urmă se dă, în anexă, proiectul de lege pentru înfiinţarea de zone libere în porturi (din 1926) împreună cu modificările Consiliului legislativ.

Astfel se închee această substanţială şi documentată carte, această unică lucrare prin care cineva poate să înţeleagă structura, mecanismul şi randementul vieţii porturilor noastre. M.



INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

Om la mare

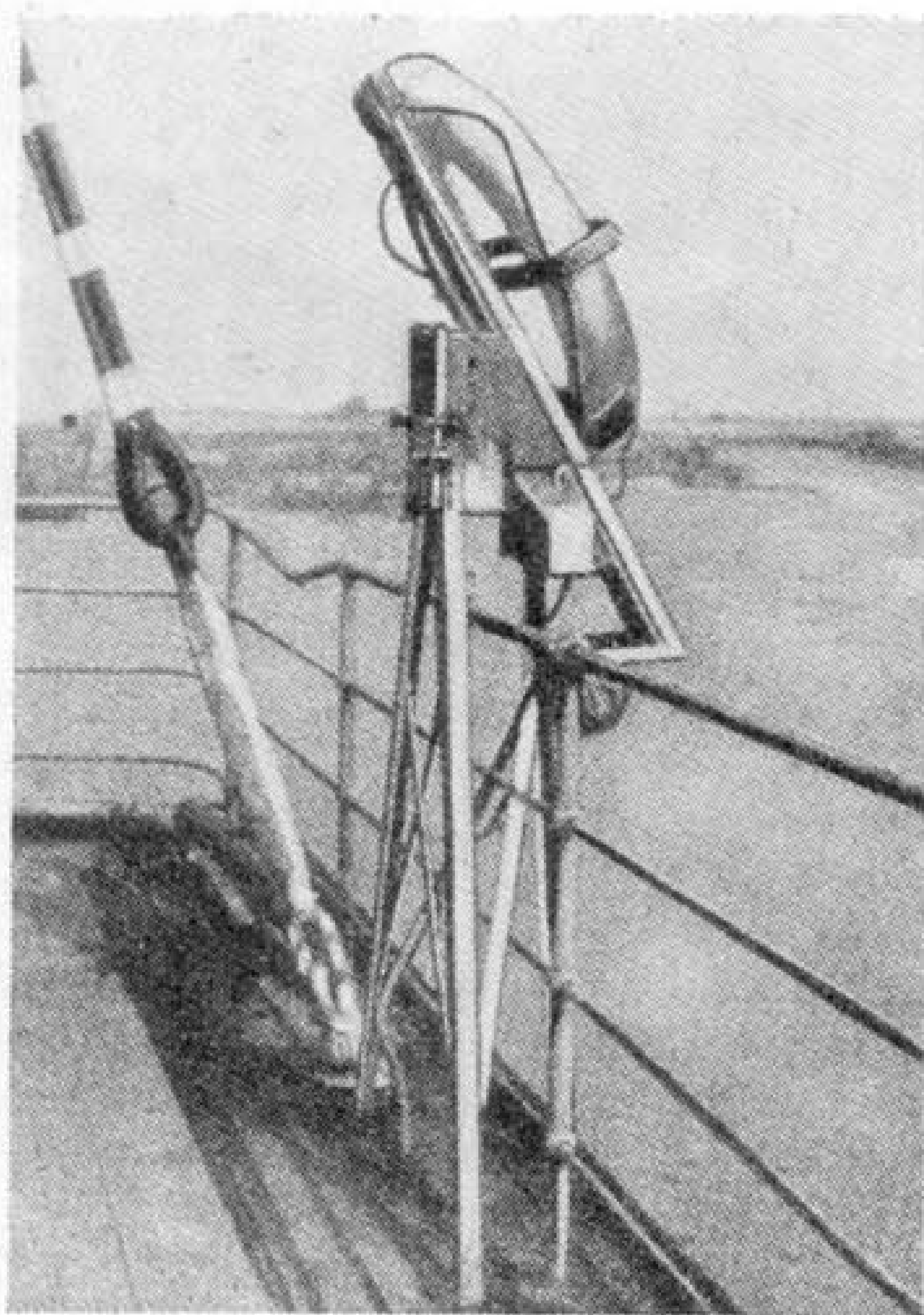
Mare liniştită sau furtunoasă. Vasul merge cu toată viteza, ofiţerul de cuart cu ochii înainte. Un pasager curios se apleacă peste bord şi cuprins de ameţeală, pică în apă, sau un om din echipaj care vopsind, — *piturând*, — pe din afară, alunecă şi se preface în scafandrier fără voie ori un val năprasnic l'a răpit de pe punte.

Dacă întâmplarea n'a fost văzută, omul e pierdut. Când e zărit însă, disperatul strigăt: „om la mare" turbură liniştea pe vreme frumoasă ori acopere urletele furtunii. Orice activitate se opreşte la bord.

Ofiţerul de cuart pune „maşina toată viteza înapoi", vasul se cutremură şi după ce merge încă odată şi jumătate lungimea lui, abia se opreşte.

Marinarii sar la barca de salvare, o lasă în apă şi pornesc în căutarea şi pescuirea naufragiatului.

Dar el? Zăpăcit, buimăcit de cădere, ameţit de valuri, tras de greutatea hainelor ude, chiar de ar şti să înoate, s'ar duce cu siguranţă la fund, până să-l găsească barca, — dacă-i va putea zări capul!



Aruncătorul electric pentru colacii de salvare

Dealungul ori cărui vas sunt aşezaţi însă *colacii de salvare*, care pot fi asvârliţi foarte uşor şi pot susţine chiar trei oameni.

Cel care a dat alarma, a sărit în acelaşi timp şi la cel mai apropiat dintre colaci şi l'a aruncat în apă, spre cel căzut în apă. Vaporul e departe, — colacul însă stă în aşteptare la câţi-va metri de de cel ce se credea pierdut.

Se poate întâmpla însă, mai ales la vasele cu viteză mare, ca colacul să cadă prea târziu, deci prea departe de naufragiat, şi atunci colacul din „de salvare" devine doar „de pomană"!

Pentru a evita acest lucru, pe vasele franceze s'au instalat colacii de salvare în câte un aparat care, prin simpla apăsare a unui buton, asvârlă colacul la mare depărtare şi, în direcţia celui căzut.

Centura e prevăzută şi cu o mică geamandură cu fosfură de cal ciu, care în atingere cu apa dă flăcări şi fum, astfel că nădejdea naufragiatului e uşor de văzut atât ziua cât şi noaptea.

Călătoria navelor şcoală germane „Deutschland" şi „Grossherzogin Elisabeth".

Cele două nave şcoală *Deuttschland* şi *Grossherzogin*, au început călătoria de instrucţie de iarnă în străinătate.

Itinerarul lui *Deuttschland* prevede un parcurs de 15.300 mille in o durată de 168 zile. Nava plecând dela Brema atinge Las Palmas, Bahia, Citta del Capo, St. Elena, apoi înapoi fără oprire, la Bremerhaven unde va sosi la 15 Martie 1932.

Grossherzogin va parcurge numai 9580 mille pe o durată de 167 zile atingând Teneriffa, Barbados şi Port of Spain (Trinidad) St. Cristofor, St. Tomas şi se va înapoia tot la Brema pe la 15 Martie.

Avarii.

1. Petroliferul „Elorn" plecat la 10 Noembrie cu lest din Toulon la Batum, a lansat a doua zi semnale de ajutor, în apropiere de Tête d'Arnus pentru un incendiu care a avut loc în camera maşinelor. Incendiul a fost localizat cu pompele unui remorcher plecat din Messina unde a şi fost adus petroliferul.

2. Un alt petrolifer „Loing" a suferit avarii în o ciocnire care a avut loc în Marea de Marmara din cauza ceţei, cu vasul spaniol, „Avangureg" din Bilbao. Violenţa ciocnirei a provocat răsturnarea acestui vas. Loing a salvat 31 oameni pe care i-a adus la Constantinopole.

Nava a procedat la reparaţii provizorii după care şi-a continuat drumul la Batum. *„Le Yacht"*

GRECIA

Un plan de desvoltare a unei flote pentru o ţară mică

Din Revista Maritimă franceză, din Februarie 1932, spicuim următoarele, *care pot să ne dea şi nouă sugestiuni.*

Marina de războiu. — La 30 Iulie 1931 s'a ratificat proectul de construcţii navale care trebue să fie realizat în 10 ani.

— In capitolul A al legei se prevăd cheltuelile. Totalul pentru bugetul 1931—32 până la 1936—37 este fixat la 355 milioane de drahme anual.

— Programul construcţiilor noi este:

a) 2 flotile de distrugătoare, compuse din un conducător şi 8 distrugătoare (total 18 unităţi).

b) 8 submarine şi 2 punătoare de mine.

Planul punerei în lucru este următorul:

1. Construcţia a 4 distrugătoare de 1500 tone, *instalaţiile necesare flotei, organizarea progresivă a apărărilor de coastă.*

2. Construcţia unui conducător de flotilă de 2000 tone, *a unui punător de mine*, continuarea lucrărilor *prevăzute la paragraful precedent* (instalaţiile necesare flotei şi *organizarea progresivă a apărărilor de coastă).*

3. Construcţia unui conducător de flotilă şi 8 distrugătoare, a unui submarin cuprins în punătoarele de mine, şi *continuarea lucrărilor primelor 2 paragrafe.*

Primele 2 paragrafe trebuesc să fie realizate între anii 1931—37. Al treilea va fi realizat cu o lege specială după terminarea celorlalte două.

Creditele prevăzute pe 6 ani în primele 2 paragrafe, vor fi întrebuinţate astfel: 62% pentru nave noi, iar *restul pentru amenajarea şi aprovizionarea flotei.*

Un articol special în lege *prevede că realizarea planului* va fi *supraveghiată* de însăşi Amiralitatea, *prin un consiliu* special care va avea denumirea de *„Consiliul cheltuelilor"*.

La data promulgării legei, o parte însemnată din acest program era realizată.

Şase submarine construite *in Franţa* din 1926—1929 sunt în serviciu. Şase submarine se construesc în Franţa în 3 ani.

Din *patru distrugătoare* construite în Italia, două pot fi terminate în Februarie 1932 şi alte două vor fi lansate curând.

Distrugătoarele *construite în Italia* (1932 terminate) au deplasamentul de *1450 tone* cu o putere de 50.000 cai, cu viteza de 40 noduri. (4 tunuri de 120 mm.).

Puncte de reţinut.

1. Navele se construesc în acelaş timp cu *amenajarea* şi *aprovizionarea flotei.*
2. *Organizarea apărărei coastei intră între primele lucrări, odată cu construcţiile de nave.*
3. Organizarea apărărei coastei se urmează în toate tranşele.
4. Distrugătoarele au numai 1500 tone de deplasament, dar au viteza de 41 noduri.
5. Supravegherea realizărei planului de construcţie se face prin un *„Consiliu al Cheltuelilor"*, consiliu aflat la Amiralitate.

FRANŢA

Imbunătăţirea portului Alger. — Desele ravagii pe care furtunile le-au provocat în portul Alger, au alarmat guvernul algerian care au cerut d-ui M. Watier, directorul porturilor din Ministerul Lucrărilor Publice, să arăte ce lucrări necesită acest port pentru a se evita catastrofele în viitor.

Studiindu-se situaţia portului Alger, din toate punctele de vedere, s'a arătat defectele şi s'a găsit că pentru ameliorarea situaţiei actuale este nevoe a se înlătura următoarele inconveniente :

1. Pătrunderea valurilor prin trecătoarea de Nord după ce fac



Portul Alger

rotaţia în jurul extremităţii digului.

2. Intoarcerea valurilor care se reflectează pe noul dig, care nu poate fi pus în discuţie ca să fie distrus.

După numeroase discuţiuni comitetul din Alger L. M. C. F. a decis următoarele :

1. Ca digul de Nord să fie întărit în cea mai largă măsură între „Fort du Coude" şi deschiderea noului dig să fie ridicat pentru a adăposti vasele de valuri.
2. A preveni eventualităţile creerei unei sau mai multe deschideri în superstructura noului dig.
3. A grăbi construcţia cât mai urgentă a prelungirii digului de nord cu o curbură spre S. S. E. întărind şi ridicând digul de Nord pe toată lungimea sa.
4. Lucrările actuale ale digului Mustapha, ce sunt în curs, să fie abandonate pentru a se continua cele propuse din nou.

Ferry-Boat între Franţa şi Anglia. — Un proect vechiu de 24 ani s'a realizat. Este vorba de legătura portului englez Harwick cu portul francez Calais printr'un *Ferry-Boat.* După numeroase tratări, în ziua de 8 Noembrie orele 9.30, vasul purtător de tren (Ferry-Boat) a acostat în portul Calais, la instalaţia specială făcută în acest scop. In faţa unei numeroase asistenţe din lumea industrială şi comercială s'a îmbarcat 9 vagoane, de provenienţă italiană, şi a plecat la prânz în prima cursă .

Până la noi dispoziţii serviciul de trecere va funcţiona câte 2 zile pe săptămână şi se speră că se va aranja ca acest transport să fie făcut zilnic.

Din ţară

Ingheţul Dunărei

Ingheţul Dunărei e o fatalitate a naturei. Navigaţia se întrerupe, vasele se pun la adăpost, multe localităţi situate pe malurile fluviului sunt ameninţate de adevărate dezastre.

Cu groază ne amintim de nenorocirea din anul trecut prin care a trecut Vâlcovul. Anul acesta Sulina a rămas fără provizii.

A trebuit să-i vie în ajutor Marina Militară trimeţând cu bastimentele sale provizii şi combustibil de la Constanţa.

Fenomenul îngheţului nu are loc în fiecare an la fel. Factorii sunt într'o continuă variaţie. Primejdia e cauzată de oprirea scurgerei sloilor pe la coturile fluviului.

Sloii se îngrămădesc, se încalecă şi formează un obstacol, adesea până la fundul apei. Acest baraj se cheamă *zăpor.* Apa oprită în cursul ei se revarsă peste maluri inundând mari suprafeţe.

Inainte de războiu a venit la Dunăre un vas spărgător de ghiaţă de la Odesa, *„Lidocol Haidamac".* Dar n'a reuşit să se ridice pe fluviu decât până la Isaccea unde s'a oprit într'un zăpor prin care n'a putut trece.

Incercările de spargerea gheţei prin bombardament şi explozii au prea puţin efect. Produc găuri dar masele de sloiuri nu se pun în mişcare.

Nu-i nimic de făcut ?

Ca să împedecăm îngheţul şi să întreţinem navigaţia pe tot cursul este aproape o imposibilitate din punct de vedere technic şi economic.

Totuşi se poate împedeca îngheţul şi menţine un canal deschis pe porţiunea de la gura Sulinei până la Tulcea şi chiar până la Brăila, dacă am întrebuinţa câteva vase spărgătoare care să circule mereu pe această distanţă.

Comisia Europeană are această chestiune pusă în programul său, dar, soluţia se amână mereu.

Foarte interesantă e situaţia critică în care se află iarna portul Sulina.

Se întâmplă uneori că din Sulina ca să ajungi la Bucureşti trebue să mergi prin Stambul.

Explicarea : dela Sulina la Tulcea nu-i cale ferată, nu-i şosea, e un drum pe care nu poţi merge de cât vara pe malul Dunărei prin deltă trecând cu barca braţul Sf. Gheorghe. Iarna Sulina rămâne ca o insulă izolată, nu se poate comunica cu restul lumei decât pe mare. Pe câţiva kilometri dela gură, pe fluviu, se menţine navigaţia deschisă. Dar în port deobiceiu încarcă numai vapoare de marfă cari merg direct la Stambul.

Cel care vrea să vie la Bucureşti să îmbarcă pentru Stambul, de acolo ia vaporul de pasageri pentru Constanţa, de unde cu trenul ajunge în Capitala României Mari.

Au făcut mulţi această interesantă călătorie în toiul iernei.

I. B.

Expoziţia dela Tel-Aviv

Intre 7—30 Aprilie va avea loc expoziţia palesteniană.

Ministerul nostru de Comerţ şi Industrie s'a hotărât să ia parte organizând un pavilion special de 200 metri lungime. Serviciul Maritim Român va contribui alături de secţiile agricole, forestiere, petroliere, industriale.

Cu mare bucurie trebue să privim hotărârea ce s'a luat pentru participarea la această expoziţie, care va stabili relaţii comerciale între România şi ţările din Orient.

Căci mereu spre Orient trebue să privim ; numai acolo putem să ne deschidem noui pieţe. Trebue să înţelegem odată că vapoarele noastre chiar când navigă în pierdere aduc un imens folos indirect exportului românesc.

Cu această ocazie sfătuim pe toţi cititorii noştri, cari n'au văzut încă *Locurile Sfinte*, să profite. Vor fi mari reduceri de preţuri pe uscat şi pe apă. Strămoşii noştri făceau călătoria la *hagialic* cu mari sacrificii şi multe peripeţii. Călătoria până la Erusalim azi e o plăcere.

Nu pierdeţi ocazia de a deveni *hagii*.

Inămolire.

Vaporul otoman *Adnan* venind din Bosfor spre Constanţa a eşuat în faţa Mangaliei. Nu se ştie pricina. Din cauza furtunei sau s'a înşelat luând Mangalia drept Constanţa. In tot cazul este încă odată un nenorocit prilej a constata că nu-i încă organizată coasta noastră şi că nu avem nici cele mai slabe mijloace de salvare.

Piaţa

Activitatea cerealelor în porturi foarte slabă, navigaţia fluvială fiind închisă prin îngheţul Dunării, care anul acesta a fost foarte întârziat.

Printre cerealişti mari nemulţumiri din cauză că Statul nu le plăteşte prima de export. Se simte mare nevoe de capital acum în ajunul deschiderei navigaţiei.

Prima de export reprezintă contravaloarea a 150 mii vagoane. Tranzacţiile vor fi mici din cauza lipsei de fonduri. Numai două-trei case mari vor putea lucra dominând piaţa internă cu ale lor capitaluri străine.

Lemnul rusesc începe a întâmpina dificultăţi pe diferitele pieţe.

La Stohkolm a avut loc o conferinţă forestieră între Suedia, Finlanda şi Rusia. Tratările însă au ajuns la un punct mort. Ruşii au fost prea lacomi, cereau o cotă prea mare de participaţie, care prejudiciau interesele celorlalte state.

Franţa a stabilit pentru lemnul românesc o cotă de 4.400 vagoane de cherestea pentru anul 1932.

Ultimile ştiri au produs nemulţumiri în rândurile exportatorilor noştri din cauză că Franţa nu respectă cota trimestrială hotărâtă.

Uniunea Camerilor de comerţ a intervenit la Ministerul de Comerţ şi Externe cerând măsuri pentru protecţia exportului nostru de lemnărie.

JOCURI DE MARINĂ ŞI GEOGRAFIE

Soluţiile problemelor precedente

PROBLEMA I-a.

B	A	Z	A	M	A	V	A	L	A
A	M	I	R	A	L	■	R	I	N
■	P	A	R	V	I	S	■	G	■
S	E	R	A	I	■	U	R	A	T
I	R	■	S	G	D	G	■	N	E
N	■	B	■	A	R	E	N	A	L
C	P	A	■	M	I	S	I	V	E
O	I	N	A	■	S	T	■	A	F
P	L	U	T	A	Ș	I	■	L	O
A	E	L	U	■	E	V	I	A	N

PROBLEMA II-a.

■	I	N	C	E	P	E	A	M	■
A	N	■	P	I	R	A	T	U	L
N	F	R	■	N	O	■	E	R	I
A	L	E	M	■	■	I	O	A	N
T	E	■	A	B	A	S	■	N	A
E	X	P	L	O	R	A	T	O	R
M	I	■	T	U	M	B	A	■	O
A	B	R	E	V	I	E	R	E	■
■	L	■	S	E	E	L	A	N	D
V	E	N	E	T	J	A	■	E	A

PROBLEMA III-a.
N—A—V—A—L

PROBLEMA IV-a.

Civile : 1) Anemona. 2) Remorca. 3) Isobata. 4) Masseno. 5) Almanza. 6) Rezerva. 7) Islanda. 8) Nereida.

Roata cârmei. 1-2) Naiade. 2-3) Engels. 3-4) Scylla. 4-5) Astral. 5-6) Lebede. 7-6) Sibile. 7-8) Sirene. 8-1) Etalon.

Capetele cavilelor : Marinari.

CONCURSUL DE JOCURI.

Din deslegătorii problemelor noastre, următoarele persoane vor putea concura la premii :

V. Stoianowsky, Sublt. Bondarenco, Locot. Bordenache, D-ra Laetitia Ignat, D-na Sofia Hristu, Constanţa ; Ionel Lecca, R.-Vâlcea ; V. Popocivi, D-ra Eugenia Ionescu, Const. Dumitriu şi Gh. Voinea.

Problema VI

Cuvinte încrucişate

de TI MONIER

1	17	19	21	23	24		28	30	32
2						■	3		
4		■	5			26			
	■	6					■	7	
	■	8							■
9	18						■	10	33
11		■	12				29	■	
13		20	■		■	■	14	31	
15			22		25	27			
16									

Orizontal. 1) Cunoscut amiral. 2) Unii fac paradă de ea. 3) Instrument popular. 4) Desacord. 5) Păreri adunate. 6) Ce eşti tu? 7) Din condiţional. 8) Plictisi. 9) Din dreptul internaţional maritim. 10) Inversu unui răspuns. 11) Jumătate de nume. 12) verb pers. III pl. 13) Pronume. 14) Apă. 15) In legătură cu 16 orizontal. 16) In legătură cu şeful unui stat.

Vertical. 1) Comandantul unei celebre nave. 6) Prima parte dintr'un nume de strâmtoare. 17) Nume (autor didactic). 18) Admirabilă denumire biblică. 19) Numărul. 20) Iniţialele unei societăţi. 21) Cu anumite preţuri. 22) Sigur. 23) Forţează câteodată la căsătorie. 24) Numele unui chiurasat de 30.000 tone. 25) Tir necomplect. 26) Zis în glumă în faţă şi serios în spate. 27) Două litere din act. 28) Individ. 29) Sentiment recomandabil. 30) O plaje 31) Arbore (invers). 32) Apare şi înjură pe altul. 33) Una din amantele lui Jupiter.

Poşta Jocurilor

C. Iliescu. — Jocul e binişor fără să fie perfect, şi asta numai că ai ţinut să ai neapărat o cruce în mijloc. Ia-i pus cruce!

O fetiţă. — Fetiţo dragă, te sfătuesc să te ocupi de gramatică şi botanică mai bine decât te-ai chinui să faci „mots croisés". Las-o pe mai târziu, că ai timp.

Edison. — Să nu mai încerci una ca asta că se supără Edison din mormânt.

Timonier

ROMÂNIA MARITIMĂ ŞI FLUVIALĂ
CUPON
de jocuri No. 4

ASOCIAȚIA
„PRIETENII MARII„
O· C. T.

Recunoscută persoană juridică
FONDATĂ IN 1927



Foto Vesa

Scopul asociației: De a propaga și răspândi ideea de educație fizică și sporturi prin viața în aer liber, organizând: tabere de vară, colonii școlare model, excursiuni maritime și fluviale în țară și străinătate, întreceri și concursuri sportive și nautice, — conferințe, etc.

Pentru înplinirea acestui program ce și-a propus, Asociația a organizat **o Tabără de Vară** unde prin viața în aer liber vor duce un trai de plină sănătate, lipsit de rigorile conventionalismului, toți cei ce au nevoe de odihnă. — Asociația înțelege să facă și operă de asistență socială, dând posibilitatea și celor cu mijloace mai modeste să se bucure de binefacerile băilor de nămol și băilor de mare.

Așezarea taberii: — In stațiunea Techirghiol-Eforie la 80 metri de malul mării și la 200 metri de soseaua Constanța-Mangalia. — Distanțele relativ mici, până la Sanatoriul Eforiei, Grand Hotel și lac, oferă posibilitatea celor ce au nevoe să facă băi calde sau reci de nămol. Stația de cale ferată este în imediata apropiere a taberii,

Deschisă dela 15 Iunie până la 15 Septembrie a c.: în treii serii a 15 și 30 zile, pentru toți amatorii, (doamne, domni și familii) — intelectuali și profesioniști, cari doresc a-și reface sănătatea și reînprospăta forțele, petrecând în condițiuni extrem de avantajoase și bune, o lună de concediu — *pe Riviera Mării Negre,* la *Teckirghiol Eforie,* — în Tabăra de vară „Prietenii Mării", unde vor găsi:

Băi de mare, — Băi de nămol și Plaje, curată și ferită de centrele aglomerate și contagioase — precum și o îngrijire excepțională, cu un confort civilizat. *Locuință-corturi,* tip *„Canadian"* cu acoperișul dublu, împotriva soarelui și pardosit cu scoarțe de papură, de 1, 2, 4, sau 10 locuri, luminate electric și având confortul necesar (pat, saltea, noptieră, lavoar, masă, scaune, lampă electrică, etc.)

Masă, bună și îmbelșugată servită de 3 ori pe zi (compusă din trei feluri de mâncare, pregătită de maeștri bucătari sub supravegherea medicului. *Apă potabilă* și din belșug.

Facultativ: Program de educație fizică, gimnastica suedeză, teren și materiale de sport, curs de înnot, canotaj, etc.; — *obligatoriu* pentru colonii școlare.

Servíciu medical propriu și modern, condus de medici specialiști. *Bufet, Cazinou, Popotă, Radio, Distracții, Bibliotecă, Excursii.*

Condițiuni de înscriere. Numărul locurilor fiind limitat, doritorii sunt invitați a reține locuri cât mai devreme. In, caz de complectare a locurilor sumele primite se vor rambursa imediat.

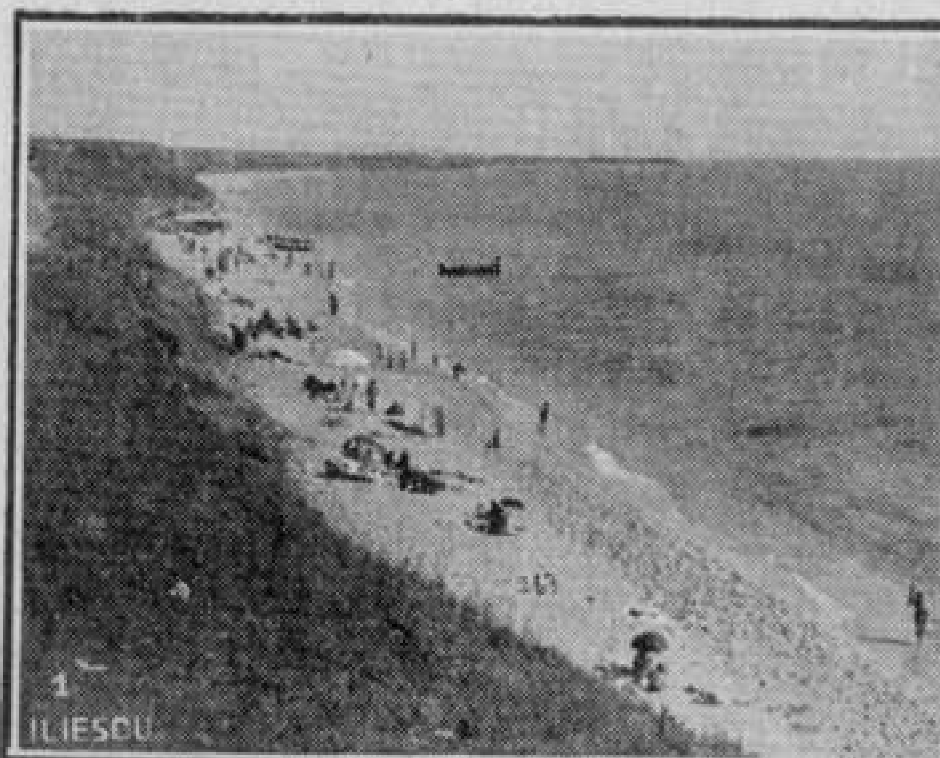
Se admit înscrieri și pe 10, 15 și 20 de zile în orice serie

Taxele de întreținere în „TABĂRA DE VARĂ" — O. C. T.

Seria	DURATA	zile prezente	Cotizația de persoană			
			In cort de:	Lei	In camere de:	Lei
I	15 Iunie — 15 Sept.	30	4 locuri	3.500.—	4 locuri	4.300.—
II			3 „	—	3 „	4.600.—
III			2 „	4.200.—	2 „	4.900.—
IV			1 „	4.900.—	1 „	5.500.—

Colonii „studențești" și „școlare" — în corturi de 10—20 locuri

Seria	DURATA	zile prezente	Cotizația de persoană		
			Curs inferior 10—14 ani	Curs superior 14—18 ani	Studente, Studenți
I-II-III	15 Iunie — 15 Sept.	30	Lei 2.600.—	Lei 2.800.—	Lei 3.000.—



Eforie — Plaja „Prietenii Mării"



Aparatul și serviciul medical O. C. T.



Lacul Teckirghiol — Lecții de înnot

numai dacă vor fi locuri libere — Inscrierea se face la sediul O. C. T. arătând: seria, în cort sau cameră — de 1, 2, 3 sau 4 locuri şi pentru câte persoane, se va arăta deasemenea adresa şi profesiunea.

Această înscriere este valabilă, numai în următoarele condiţiuni:

a) *Depunerea la cassieria O. C. T.* a açontului de 50% din cotizaţia respectivă cu cel puţin 20 de zile înainte de începerea fiecărei serii.

b) *Achitarea restului* de 50% la prezentarea în tabără.

c) *Admiterea în tabără* se face sub rezerva examenului medical O. C. T.

Aviz general: Nu vor putea fi admişi în tabără acei pe cari medicul îi va socoti că viaţa de tabără le este dăunătoare sau cari ar primejdui sănătatea celorlalţi.

Inscrierile nu se pot face, decât în limita datelor fixate pentru fiecare serie. Nu se admite început şi sfârşit de şedere în tabără la alte date decât cele specificate la înscriere.

Nu se restitue nici o sumă, acelora cari nu mai pot veni sau sosesc mai târziu de datele fixate, sau pleacă mai din vreme, ori care ar fi motivele.

Transportul dus şi întors priveşte pe fiecare participant. Staţia de cale ferată cea mai apropiată este Eforia.

Fiecare participant va trebui să aducă cu sine: o pernă, o plapomă sau pătură mai groasă, costum de bae şi sport, rufărie pentru pat şi facultativ orice instrumente muzicale. Nu aduceţi bagaj mai mult ca un geamantan.

Nerespectarea dispoziţiunilor luate de Direcţiunea taberii, atrag drept consecinţă, invitaţiunea de a părăsi tabăra.



Sport — Viaţa în aer liber — Turism *Foto Vesa*



Foto Vesa

TEKIRGHIOL-EFORIE

Istoric — Numele localităţii se trage dela un turc Techir şi dela cuvântul „ghiol" care însemnează lac.

. . . .

Ceeace atrage la Tekir-Ghiol, este în primul rând lacul şi apoi marea. Atât apa lacului cât şi mai cu seamă nămolul după fundul său, sunt foarte bogate în minerale, ceeace face ca Techirghiolul să se clasifice printre importantele staţiuni cloro-bromo-iodice. Băile de nămol reci sau calde se recomandă pentru boli: scrofuloase ori tuberculoase (afară de tuberculoză pulmonară) reumatism, boli de femei, anemie, limfatism, rachitism, etc.

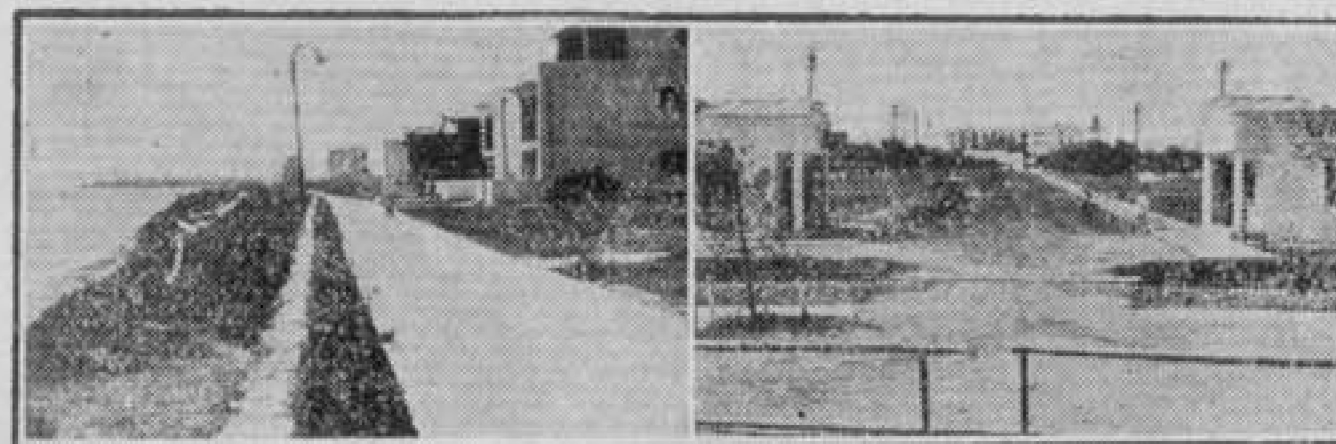
Nămolul conţine în el tot ce e pe lume. Are miros de ouă clocite şi este de origină vegetală, animală şi minerală. Se prezintă ca o alifie preparată de un bun farmacist şi are însuşiri medicamentoase.

Eforia este cea mai reputată localitate balneară şi climaterică din sud-estul Europei, fiind situată pe aceiaşi latitudine cu Nissa, ceeace justifică climatul său plăcut. Malurile Eforiei sunt formate de **o plaje** care se întinde pe o distanţă de aproape 6 kilometri. Deschisă spre răsărit plaja „Prietenii Mării" primeşte dis de dimineaţă lumina soarelui când razele ultra-violete sunt mai abundente şi mai active mai ales când ele se resfrâng din apa mărei, cum este cazul la Eforie.

Cura maritimă dă rezultate admirabile pentru anemici rachitici tuberculozele osoase, tulburările periodice, convalescenţele, bolile de nervi etc.

Climatul la Eforie este statornic. Deşi soarele dogoreşte cu putere, totuşi căldura nu este insuportabilă. Aceasta se datoreşte evaporaţiunilor din mare care trimit o briză răcoroasă spre uscat. Căldura atinge maximul de 23—28 grade numai între orele 13—17. Presiunea barometrică este de 758—763 mil.

Rugăm a se trimite cererile de înscriere precum şi orice altă corespondenţă relativ la tabără anexând şi mărci pentru răspuns, la sediul O. C. T.



Promenada — Eforia — Bulevardul *Foto Vesa*

Voiţi Sănătate Odihnă şi Reconfortare?



Mergeţi Vara cel puţin o lună de zile la

Techirghiol-Eforie

în TABĂRA DE VARĂ a Asociaţiei

„PRIETENII MĂRII"

OFICIU DE Camping - Sport şi - Turism O. C. T.

unde veţi găsi tot cu cheltuială puţină şi în condiţiuni admirabile şi avantajoase

Asociaţia şi Tabăra sunt oficial recunoscute şi recomandate de Min. Sănătăţii şi Instrucţiunei Publice

Sediul central:

BUCUREŞTI I. Calea Victoriei No. 52 (Pasagiul Englisch) Telefon 331/18

CERCETĂŞIA MARINĂ

CIRCULARA
No. 525 din 9 Martie 1932

In cadrul Jamboreei naţionale dela Sibiu — din cursul lunei Iulie 1932, unităţile de cercetaşi marinari vor putea lua parte conform condiţiunilor generale urmând a se pregăti pentru a concura în probele arătate mai jos.

Tot cu această ocazie se va face selecţia grupărilor şi comandanţilor ce ar urma să ia parte ca reprezentanţi la Jamboreea internaţională a cercetaşilor marinari ce va avea loc în Polonia, luna August 1932.

Se recomandă unităţilor o cât mai bună pregătire pentru a putea răspunde condiţiunilor concursurilor ambelor Jamboree pe care le arătăm detailat.

PROGRAMUL CONCURSURILOR CERCETAŞILOR MARINARI (Iulie 1932, Sibiu)

Concursurile vor fi organizate pe:
— armamente de lotcă (3 cercetaşi),
— armamente de balenieră (6 cercetaşi),
— echipaje şi
— individuale.

Concursurile cuprind:

1. Probe la cari vor lua parte grupările de mai sus, fără şef. Fiecare cercetaş din grupare va trage la sorţ una din următoarele probe: a) Salvarea unei persoane dela înnec. b) Salvarea în general cu colac şi centură. c) Lansarea bandulei, colacului şi sondei. d) Facerea nodurilor.

Gruparea care va avea câştigate mai multe puncte, va fi declarată învingătoare.

Materialul probelor va fi pus la dispoziţie de Comandament, sau adus de unităţile ce-l posedă.

2. *Stafetă în bărci* (cu obstacole) 500 metri.

Vor lua parte echipajele pe ambarcaţiuni tip — de 3 cercetaşi (2 la rame şi un şef la cârmă). Două ambarcaţiuni pentru fiecare echipaj.

Primul echipaj ajuns va fi declarat învingător.

3. *Concurs de ambarcaţiuni fără rame 100 metri.*

Grupări de 4 cercetaşi într'o barcă, vor da viteză bărcii cu mâinile fără rame şi fără cârmă.

4. *Concurs de ambarcaţiuni uniformizate.*

Vor lua parte grupări din echipaje. Cu material improvizat se va căuta a construi o ambarcaţiune care să plutească.

Cercetaşii vor trebui să folosească aceste ambarcaţiuni improvizate pentru o trecere de apă.

5. *Innot cu obstacole 200 metri.*

Vor concura grupări de câte trei cercetaşi înnot liber. Se vor clasa grupările ce ajung complete în ordinea sosirei.

6. *Innot de viteză 100 metri stil liber.*

Concurs individual.

7. *Trageri cu frânghia.*

Două ambarcaţiuni cu număr egal de cercetaşi (3 şi 6 cercetaşi). Pot lua parte mai multe grupări din fiecare echipaj.

8. *Vânătoarea Balenei.*

Ambarcaţiuni de trei cercetaşi (2 la rame şi unul la cârmă) şi un vânător, ce va trebui să-şi aducă un harpon cu frânghie de cel puţin 15 metri.

Balena (din lemn) va fi remorcată cu viteză. Ambarcaţiunile prin cârmaci vor căuta a o ajunge şi vânătorul să înfigă harponul.

9. *Raţele,* concurs individual de înnot şi agilitate. Cine prinde raţa?

10. *Purcelul şi surprizele la scondru.*

Concurs individual de echilibru în agilitate pe o grindă alunecoasă. Cine ia purcelul sau surpriza?

11. *Lupta cu saci pe scondru.*

Concurs individual, echilibru şi forţă. Cine rămâne călare fără să cadă în apă, doborând pe adversar prin lovituri cu un sac?

12. *Stafeta înnot, 200 metri.*

6 cercetaşi din fiecare echipaj, înnot liber.

13. *Concurs de aranjamentul taberei şi al vaselor.*

Cel mai frumos aranjament marinăresc. Cea mai frumoasă ambarcaţiune, trăgând la rame.

14. *Concurs de semnalizare cu pavilioanele şi Morse.*

3 cercetaşi de echipaj. Cine transmite şi recepţionează mai repede şi mai precis?

OBSERVAŢIUNI GENERALE

Ambarcaţiunile vor fi uniforme, puse la dispoziţie de Comandament pe lacul din Dumbrava Sibiului sau aduse de concurenţi.

Toţi cercetaşii ce iau parte la concursuri ,vor trebui să aibă costum de baie cât mai uniform posibil.

Sunt excluşi marinarii de profesie.

In urma acestor concursuri, Comandamentul Marei Legiuni va selecţiona pe acei cercetaşi şi comandanţi ce vor reprezenta cercetăşia marină la Jamboreea internaţională a Cercetaşilor Marinari din Polonia.

Jamboreea în Polonia va fi în August 1932.

Ea va consta din:
— câmp comun,
— concursuri şi vizite în Polonia.

Câmpul va fi la 6 km. în sudul oraşului Koscierzyna în Pomerania pe malul lacului Garczynskie.

Jamboreea va dura, inclusiv excursiile dela 6—20 August 1932. O cale ferată duce până la câmpul Jamboreei.

Participanţii vor putea veni cu corturile şi ambarcaţiunile proprii. Cei lipsiţi de corturi vor putea fi găzduiţi dacă vor anunţa la timp Comitetul de organizare Polonez. Bucătăria va fi comună.

Costul inclusiv excursiile la Poznan, Torm, Gydna, Warszawa, Krakov, Wieliczka, Katowice şi la centrul de instrucţie din Bucze (Silezia) va fi de circa: *Zl. 1500* — adică 286 Fr. francezi sau 1900—2000 lei.

Pe calea ferată poloneză grupările de cel puţin 10 cercetaşi vor avea 50% reducere.

PROGRAMUL CONCURSURILOR

Concursurile vor fi organizate în două grupe:

1. Grupe de cercetaşi mai tineri (16—18 ani);
2. Grupe de cercetaşi mai mari de 18 ani.

Concursurile cuprind:

1. Concurs individual la care iau parte patrule de 8 cercetaşi fără şef. Fiecare cercetaş va trage la sorţ una din următoarele probe: a) Salvarea unei persoane dela înnec. b) Salvarea. c) Lansarea colacului şi a corzei de salvare. d) Noduri. e) Repararea unei ambarcaţiuni sau unei rame. f) Repararea velelor. g) Sărituri. h) Navigarea cu barca.
2. *Rampajul cu obstacole.*
3. *Innot cu obstacole.*
4. *Semnalizări.*
5. *Navigaţia cu vele.*
6. *Navigaţia la compas 12 ore (excursie).*
7. *Tragerea cu frânghia cu bărcuţe.*
8. *Concurs de bivuac şi reguli marinăreşti.*
9. *Concurs de focuri marinăreşti.*

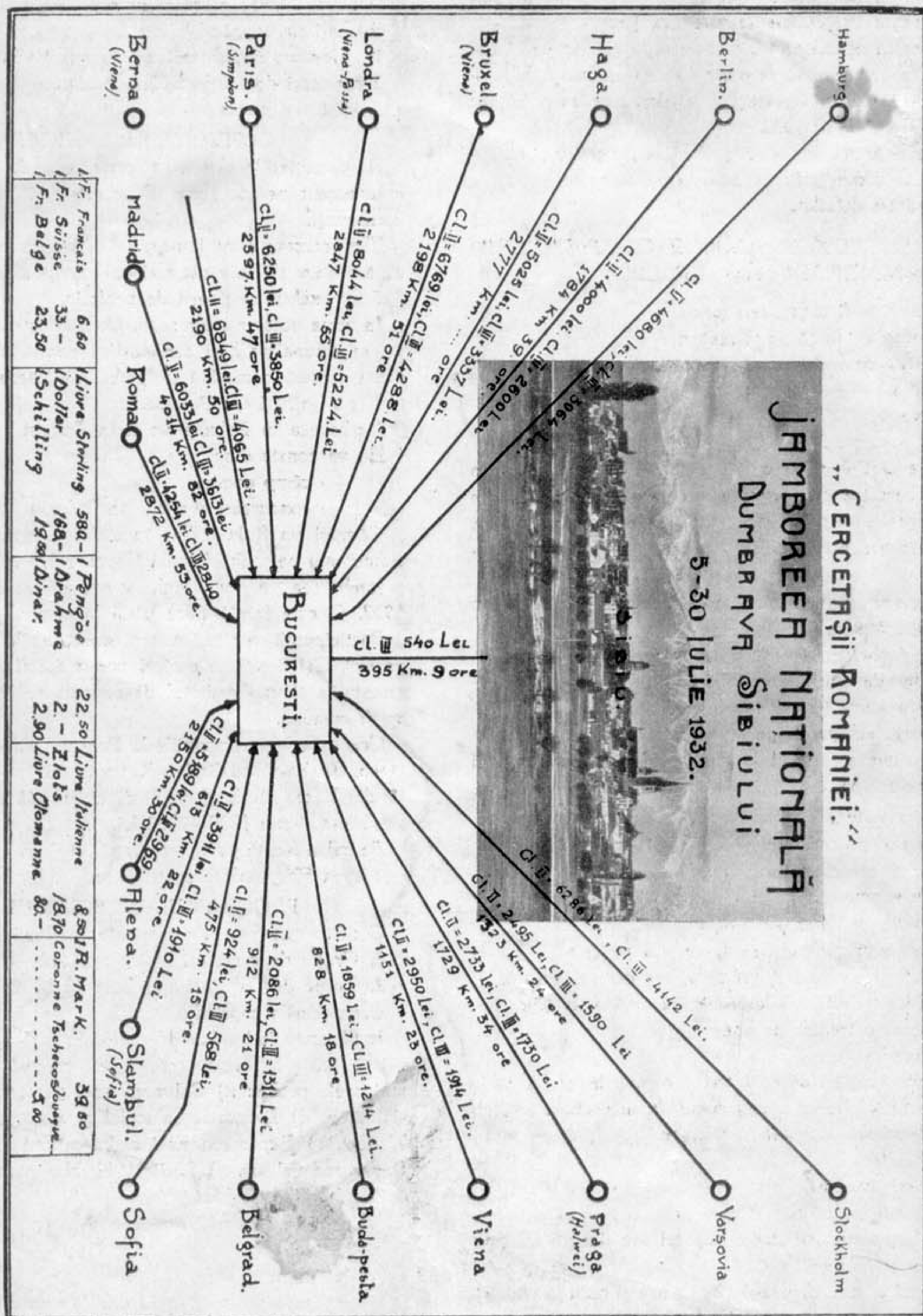
Echipajele româneşti ce cred că vor putea lua parte, se pot pregăti în acest cadru, urmând a fi selecţionate la Sibiu.

Comandamentul prin Biroul Cercetăşiei Marine, va da toate detaliile necesare ori de câte ori se vor cere.

SANĂTATE

Directorul Cercetăşiei,
Lt.-Col. A. SIMBOTEANU

Şeful Biroului Cercetaşilor Marinari
Lt.-Com. L. MIRCEA



Institutul de Arte Grafice Ed. MARVAN
B-dul Principele Mircea, 10 — București

Prețul Lei 25.—